



Universidade Federal
de São João del-Rei

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL REI
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGEOG

ANA VITÓRIA VILELA CALMON

PLATAFORMIZAÇÃO DE EMPRESAS LOCAIS DE
TRANSPORTE: A MOBILIDADE URBANA EM SÃO JOÃO
DEL-REI (2018 - 2025)

São João del-Rei

2026



Universidade Federal
de São João del-Rei

**PLATAFORMIZAÇÃO DE EMPRESAS LOCAIS DE
TRANSPORTE: A MOBILIDADE URBANA EM SÃO JOÃO
DEL-REI (2018 - 2025)**

Ana Vitória Vilela Calmon

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal de São João del-Rei,
como requisito parcial à obtenção do título
de Mestre em Geografia.

**Área de concentração: Análise
Ambiental e Territorial**

**Linha de pesquisa: Dinâmica do Espaço
Rural e Urbano**

**Orientador: Prof. Dr. Márcio Roberto
Toledo**

São João del-Rei
(2026)



Universidade Federal
de São João del-Rei

Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGGeog
Av. Visconde do Rio Preto, s/n (Km02) – Colônia do Bengo
São João del-Rei – MG – Cep. 36.301-360

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

CANDIDATO: 2023100520 - ANA VITÓRIA VILELA CALMON

NÍVEL: Mestrado

DATA DA DEFESA: 27/02/2026

HORÁRIO DE INÍCIO: 18:00 horas

LOCAL: meet.google.com/cjy-tpcb-udz

MEMBROS DA BANCA		FUNÇÃO	TÍTULO	INSTITUIÇÃO DE ORIGEM
NOME COMPLETO	CPF			
MARCIO ROBERTO TOLEDO	279.438.028-10	Presidente	Doutor	UFSJ
FABIO TOZI	275.001.158-22	Membro 1	Doutor	UFMG
FLAMARION DUTRA ALVES	975.433.810-87	Membro 2	Doutor	UFSJ

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: **Plataformização de empresas locais de transporte: a mobilidade urbana em São João del-Rei - MG (2018-2025)**

Em sessão pública, após apresentação oral da candidata, ela foi arguida pela banca e esta, à vista de todo o conteúdo apresentado, julgou a candidata:

☒ (X) Aprovada.

☐ () Reprovada.

Na forma regulamentar, foi lavrada a presente ata, que é abaixo assinada pelos membros da banca, na ordem acima relacionada e pela candidata.

São João del-Rei, 27 de fevereiro de 2026.

Presidente:  Documento assinado digitalmente
MARCIO ROBERTO TOLEDO
Data: 02/03/2026 08:59:27-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Membro1:  Documento assinado digitalmente
FABIO TOZI
Data: 27/02/2026 20:04:14-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Membro2:  Documento assinado digitalmente
FLAMARION DUTRA ALVES
Data: 28/02/2026 22:09:46-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Candidata:  Documento assinado digitalmente
ANA VITORIA VILELA CALMON
Data: 02/03/2026 09:18:26-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Obs.: O aluno deverá encaminhar à coordenação do curso, no prazo máximo de 60 dias os exemplares definitivos da dissertação.

Campus Santo Antônio
Pça. Frei Orlando, 170
cep:36.307-352
Centro
São João del-Rei - MG

Campus Dom Bosco
Pça. Dom Helvécio, 74
cep:36.301-160
Fábricas
São João del-Rei - MG

Campus Tancredo Neves
(CTAN)
Rodovia BR 494, Km 02
cep:36.300-000
Colônia do Bengo
São João del-Rei - MG

Campus Alto Paraopeba
(em implantação)
Rodovia MG 443, Km 07
cep:36.420-000
Fazenda do Cadete
Ouro Branco - MG

Campus Divinópolis
Av. Sebastião Gonçalves
Coelho, 400
Chanadour
Divinópolis - MG

Centro Cultural da UFSJ
Pça. Dr. Augusto das
Chagas Viegas, 17
cep:36.300-088
Centro
São João del-Rei - MG

“Quem trabalha é quem tem razão, eu digo e não tenho medo de errar”.

Wilson Batista, 1940

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, aos trabalhadores de plataformas de São João del-Rei pela confiança em mim depositada, ao se disporem a contribuir com essa pesquisa.

Ao meu pai, João, pela base construída com o amor genuíno e imensurável que me guia; e à minha mãe, Andréa, por ser casa, suporte e aconchego. Vocês fizeram tudo ser possível.

Ao meu padrinho e primo, Bernardo, por ser presente e, além de tudo, amigo.

Agradeço à minha tia Márcia, pelo amor e acolhimento de toda a vida, mas principalmente no período entre o colégio e a faculdade, sendo presente até meados da escrita dessa dissertação. Sinto sua falta todos os dias.

Ao meu irmão, João, pelo apoio e preocupação em me ver crescer tanto pessoal, quanto profissionalmente.

Às minhas amigas Julia e Bruna, por serem família em São João, compartilhando as dores e delícias da caminhada em infinitos cafézinhos.

Aos amigos João, Marcus e Pedro, que há uma década chegaram pela geografia e se fizeram pra vida toda.

À minha amiga Mariana, pela coragem que me incentiva na vida e na caminhada acadêmica até aqui, você é referência.

Ao meu amigo Leandro, geógrafo brilhante, por toda atenção e apoio que me nortearam nessa pesquisa.

À minha amiga Andréa, pelas horas de estudo e companheirismo compartilhadas com o ajuste do fuso horário.

À Mercês, pela escuta afetiva que apura minha atenção para o caminho que me faz bem.

Ao meu orientador, Márcio, pela paciência e apoio.

À banca, pelas contribuições preciosas na qualificação.

À Universidade e todos os que arduamente nela trabalham, de todos os setores, por possibilitarem a educação gratuita de excelência.

À UFSJ também pela bolsa concedida, tendo viabilizado a construção dessa pesquisa.

Por fim, aos 4 filhos gatos pelo apoio traduzido no ronrom de todas as horas, e aos amigos que sabem ter feito parte dessa trajetória e não estão aqui diretamente mencionados.

RESUMO

A plataformação do trabalho voltada para serviços de transporte individual tornou-se possível através do aprofundamento dos meios técnico-científico-informacionais que caracterizam o atual estágio de globalização. Enquanto processo técnico, dentre suas reverberações manifestam-se alterações nas dinâmicas de uso do território, dotando-o de novas possibilidades e desafios que atravessam a questão da mobilidade urbana. Nesse sentido, ações básicas do cotidiano, como o deslocamento urbano, passam a ser agenciadas através de plataformas digitais geridas por corporações, por meio de redes sociais online. No Brasil, essa introdução tecnológica segue os padrões de atuação dos países centrais, sendo inicialmente implementada em metrópoles e grandes cidades por corporações multinacionais. Contudo, municípios negligenciados por essas lógicas hegemônicas tornam-se cenários para o surgimento de plataformas alternativas, configurando uma plataformação dos pequenos. Neste contexto, a presente pesquisa tem como objetivo compreender as dinâmicas e estratégias das empresas de mobilidade urbana por aplicativo no território de São João del-Rei, durante o período de 2018 a 2025. Teoricamente, o estudo adotou uma abordagem qualitativa, fundamentada na categoria geográfica do uso do território em diálogo com a teoria dos dois circuitos da economia urbana. Empiricamente, a pesquisa conta com a realização de entrevistas semiestruturadas com 24 agentes locais, sendo 15 motoristas, 4 representantes de plataformas e 5 usuários, visando captar a realidade empírica local. Os resultados evidenciam que a cidade, classificada como Centro Sub-Regional A e impulsionada por atratividades turísticas e universitárias, serviu como um abrigo para a proliferação de aplicativos locais, contabilizando 14 plataformas ativas no final de 2025, sendo a maioria de origem sanjoanense. Essas empresas demonstraram grande capacidade de adaptação às rugosidades locais, oferecendo categorias de serviço inexistentes nos modelos globais, como corridas específicas para a zona rural e desconto para estudantes. Contudo, a pesquisa revela que a autonomia destas empresas é aparente, configurando um circuito superior marginal por dependerem integralmente do licenciamento de softwares desenvolvidos em polos tecnológicos (como Jundiaí e Rio de Janeiro). No centro dessa dinâmica, constatou-se uma severa precarização do trabalho, com motoristas que chegam a ultrapassar 70 horas semanais de forte coerção algorítmica, o que motivou movimentos de resistência, como a fundação de uma cooperativa local. Assim, espera-se que este estudo contribua para o olhar geográfico e o planejamento urbano em São João del-Rei, bem como sirva de paradigma que auxilie no desenvolvimento de outras investigações semelhantes em cidades médias brasileiras.

Palavras-chave: uso do território; plataformas digitais; aplicativos de transporte; precarização do trabalho; mobilidade urbana; São João del-Rei.

PLATFORMIZATION OF LOCAL TRANSPORT COMPANIES: URBAN MOBILITY IN SÃO JOÃO DEL-REI (2018-2025)

ABSTRACT

The platformization of labor focused on individual transportation services has become possible through the deepening of the technical-scientific-informational milieu that characterizes the current stage of globalization. As a technical process, among its reverberations are changes in the dynamics of territorial use, endowing it with new possibilities and challenges that intersect with the issue of urban mobility. In this sense, basic everyday actions, such as urban displacement, come to be mediated through digital platforms managed by corporations via online social networks. In Brazil, this technological introduction follows the operational patterns of central countries, being initially implemented in metropolises and large cities by multinational corporations. However, municipalities neglected by these hegemonic logics become settings for the emergence of alternative platforms, configuring a “platformization of the small.” In this context, the present research aims to understand the dynamics and strategies of app-based urban mobility companies in the territory of São João del-Rei during the period from 2018 to 2025. Theoretically, the study adopted a qualitative approach, grounded in the geographic category of land use, in dialogue with the theory of the two circuits of the urban economy. Empirically, the research involved conducting semi-structured interviews with 24 local agents—15 drivers, 4 platform representatives, and 5 users—seeking to capture the local empirical reality. The results show that the city, classified as a Sub-Regional Center A and driven by tourism and university attractions, served as a haven for the proliferation of local applications, totaling 14 active platforms by the end of 2025, most of which originated in São João del-Rei. These companies demonstrated a strong capacity to adapt to local particularities, offering service categories absent from global models, such as specific rides to rural areas and student discounts. However, the research reveals that the autonomy of these companies is only apparent, configuring a marginal upper circuit due to their full dependence on software licensing developed in technological hubs (such as Jundiaí and Rio de Janeiro). At the center of this dynamic, a severe precarization of labor was identified, with drivers working more than 70 hours per week under intense algorithmic coercion, which has led to resistance movements, such as the founding of a local cooperative. Thus, this study is expected to contribute to the geographic perspective and urban planning in São João del-Rei, as well as to serve as a paradigm to support the development of similar investigations in other medium-sized Brazilian cities.

Keywords: territorial use; digital platforms; ride-hailing apps; labor precarization; urban mobility; São João del-Rei.

LISTA DE FIGURAS

	<u>Pág.</u>
Figura 1: Mapa - Localização da Área de Estudo - São João del-Rei.....	16
Figura 2: Corridas pela Uber e 99 em cidades com menos de 100 mil habitantes (2025)..	18
Figura 3: Plataformas de Transporte Individual Atuantes em São João del-Rei Agosto 2024/Dezembro 2025.....	25
Figura 4: Mapa - Cidades Referência da ação regional da Uber – 2022.....	37
Figura 5: Pessoas que trabalhavam por meio de plataforma digital de serviço, por tipo de aplicativo utilizado (%)......	41
Figura 6: Modalidades de corridas específicas.....	46
Figura 7: Deslocamento por Ensino Superior - São João del-Rei.....	58
Figura 8: Mapa - Viagens Intermunicipais.....	60
Figura 9: Publicidade Moto SJ x Tarifa Zero.....	70
Figura 10: Publicidade UaiBR nas redes sociais.....	74
Figura 11: Publicidade Cooper del Rei em muro do bairro Matosinhos/SJDR.....	75
Figura 12: Publicidade TKX em poste no Centro de SJDR.....	75
Figura 13: Comparativo Interfaces Move SJ e Cooper del Rei - DevBase Tecnologia..	77
Figura 14: Comparativo Interfaces ChamApp e Me Leva SJ - Machine Gaudium.....	78
Figura 15: Plataformas atuantes em SJDR (2025) - território como recurso ou abrigo..	81
Figuras 16 e 17: Sedes das empresas Me Leva SJ (bairro Bonfim) e Move SJ (bairro	

Fábricas).....	85
Figura 18: Gráfico - Distribuição de Motoristas por Cor Declarada.....	95
Figura 19: Gráfico - Distribuição de Motoristas por Escolaridade.....	96
Figura 20: Eventos Específicos como Fatores de Demanda.....	98
Figura 21: Ponto Fixo de Preferência dos Motoristas - Ponte do Tunicão/Matosinhos	101
Figura 22: Ponto Fixo de Preferência dos Motoristas - Ponte do Tunicão/Matosinhos	102
Figura 23: Mapa - Bairros de Maior Atuação dos Motoristas.....	103

LISTA DE TABELAS

	<u>Pág.</u>
Tabela 1: Plataformas de transporte atuantes em São João del-Rei - 2025.....	15
Tabela 2: Municípios e APs que possuem ligações recíprocas com o AP São João del-Rei.....	56
Tabela 3 – Cidades com centralidade definida especificamente por deslocamentos para cursar o ensino superior - 2018.....	57
Tabela 4: Cidades com centralidade definida especificamente por deslocamentos para atividades culturais - 2018.....	59
Tabela 5: Locais de referência da ação regional da Uber a partir da REGIC - 2018.....	67
Tabela 6: Empresas Desenvolvedoras e Modalidades de Corrida Oferecidas.....	76
Tabela 7: Tarifas mínimas aplicadas por plataformas e táxis em SJDR.....	83
Tabela 8: Número de corridas por plataforma e por motorista.....	88
Tabela 9: Perfil dos Motoristas por Plataforma.....	96
Tabela 10: Jornada de Trabalho dos Motoristas Entrevistados.....	99
Tabela 11: Renda Média Mensal e Gastos Mensais Aproximados para Trabalhar.....	108

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AP – Arranjo Populacional

CAP – Campus Alto Paraopeba

CCO – Campus Centro-Oeste Dona Lindu

CDB – Campus Dom Bosco

Cerem – Centro de Referência Musicológica José Maria Neves

CERN – Campo Experimental Risoleta Neves

CSA – Campus Santo Antônio

CSL – Campus Sete Lagoas

CTAN – Campus Tancredo de Almeida Neves

EAD – Educação à Distância

Epamig – Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais

Faceac – Faculdade de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis

Fadom – Faculdade Dom Bosco de Filosofia, Ciências e Letras

Faein – Faculdade de Engenharia Industrial

Funrei – Fundação de Ensino Superior de São João del-Rei

GRS – Gerência Regional de Saúde

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ITCP – Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares

LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MATOPIBA - Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia

MPMG – Ministério Público de Minas Gerais

P&D – Pesquisa e Desenvolvimento

PDI – Plano de Desenvolvimento Institucional

Programa Reuni – Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais

REGIC – Região de Influência das Cidades

RIDE - Região Integrada de Desenvolvimento

SJDR - São João del-Rei

SRE – Superintendência Regional de Ensino

TICs – Tecnologias de Informação e Comunicação

UFC – Universidade Federal do Ceará

UFF – Universidade Federal Fluminense

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

UFSJ – Universidade Federal de São João del-Rei

USP – Universidade de São Paulo

UNIPTAN – Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
CAPÍTULO 1 - UMA CONTEXTUALIZAÇÃO DA LÓGICA DA PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO E DA SOCIEDADE.....	28
1.1 - O trabalho no Capitalismo de Plataforma: o processo de plataformização.....	31
1.2 - A atuação das empresas globais de transporte por aplicativo no território brasileiro.....	35
1.3 A dinâmica dos aplicativos não-hegemônicos: do território como abrigo à interiorização da técnica.....	40
CAPÍTULO 2 - HIERARQUIA, CENTRALIDADE E ARRANJO POPULACIONAL: A INSERÇÃO DE SÃO JOÃO DEL-REI NA REDE URBANA BRASILEIRA.....	50
2.1 – São João del-Rei enquanto polo regional.....	53
2.2 – A Universidade enquanto fator de atração populacional.....	63
2.3 - A hierarquia urbana e a seletividade das plataformas: o espaço opaco como oportunidade.....	66
2.4. - A chegada do agente global e o cenário da mobilidade urbana local.....	68
CAPÍTULO 3 - O TERRITÓRIO COMO ABRIGO: A DINÂMICA DAS PLATAFORMAS LOCAIS EM SÃO JOÃO DEL-REI.....	72
3.1. - Resultados obtidos: Plataformas Locais.....	84
3.2. - Resultados Obtidos: Motoristas.....	94
3.3 - Resultados Obtidos: Usuários.....	117
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	120
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	122
APÊNDICE A – Questionário para Motoristas de Aplicativo em São João del-Rei.....	129
APÊNDICE B - Questionário para Representantes de Aplicativo em São João del-Rei.....	135
APÊNDICE C - Questionário para Usuários de Aplicativo em São João del-Rei.....	136

INTRODUÇÃO

O uso da tecnologia enquanto mediadora de serviços básicos do cotidiano vem se tornando uma pauta cada vez mais presente na literatura acadêmica, de forma a destacar principalmente a sua atuação em metrópoles e grandes cidades. No contexto brasileiro, as Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) tendem a ser primeiramente introduzidas em municípios cosmopolitas a partir da atuação de grandes corporações multinacionais, seguindo o fluxo de inovação de países centrais, onde o capitalismo dita as regras do que seria ideal para a vida moderna.

Nesse sentido, considerando o contexto territorial do Brasil enquanto país de dimensões continentais e heranças coloniais, grande parte do território se vê à margem da introdução dessas novas tecnologias. Municípios menores e com pouca atratividade para grandes companhias se encontram parcialmente inseridos naquilo que seria uma modernização tecnológica do território, deixando clara uma seletividade no sentido da disseminação de novas técnicas. Segundo Santos (1996), é possível observar a seletividade socioespacial como condutora de rápidas mudanças na divisão do trabalho, onde empresas com maior poderio técnico e financeiro priorizam localizações que proporcionam maiores taxas de lucro, deixando o que resta do território, mesmo que com virtualidades naturais parecidas, às empresas menos potentes.

A *internet* e os *Smartphones*, aliados ao automóvel, vêm sendo um ponto chave do processo de informatização e digitalização de serviços cotidianos. Consequência da difusão do processo de globalização, estes objetos técnicos estão vinculados ao movimento característico do período atual, entendido por Santos (1996) como “período técnico-científico-informacional”. A pauta ao redor da problemática da mobilidade urbana é reproduzida globalmente, de forma a incidir em diversas configurações urbanas, desde grandes metrópoles, até cidades menores e menos populosas, impulsionando cada vez mais a busca por alternativas que amenizem essa questão. O Plano de Mobilidade Urbana de São João del-Rei (2023, p. 13), coloca que

pensar em mobilidade urbana é encontrar maneiras de organização para os fluxos e ocupações em uma cidade, garantindo condições dignas de locomoção e o acesso indiscriminado de todas as pessoas ao espaço urbano e aos equipamentos e serviços ofertados. Infelizmente, o modelo rodoviarista privilegiando o transporte individual motorizado ainda prevalece massivamente nos centros urbanos e a quebra de paradigma de locomoção utilizando o automóvel é o grande desafio.

Além disso, o desemprego, componente permanente em países de conjunturas política e econômica instáveis como o Brasil, consiste em um fator que condiciona para a legitimação e aceitação de alternativas predatórias que viabilizem a obtenção de renda, ainda que mediante a precarização do trabalho. Atualmente, um dos principais exemplos do processo de digitalização de serviços é encontrado nas plataformas digitais de transporte individual, os ditos aplicativos de mobilidade urbana, em que empresas de tecnologia gerenciam plataformas digitais que fornecem serviços através de motoristas sem vínculo empregatício, e que se associam de forma voluntária às plataformas.

Conforme Tozi (2017), a vinda de multinacionais da informação para o Brasil e o estabelecimento do fenômeno até então chamado de uberização, tendo como figura central a empresa *Uber*, mudou a maneira com que nos relacionamos, e as “dimensões da vida coletiva e da urbanização passam a ser transferidas às empresas a partir do uso que elas realizam do território” (Tozi, 2017, p. 103). Santos e Silveira (2001) afirmam que conforme a lógica de grandes corporações se espalha para diversos setores e exerce forte influência sobre o proceder do poder público e suas esferas, de modo a lhes colocar sob atuação subordinada,

[...] não será exagero dizer que estamos diante de um verdadeiro comando da vida econômica e social e da dinâmica territorial por um número limitado de empresas. Assim, o território pode ser adjetivado como um território corporativo, do mesmo modo que as cidades também podem ser chamadas de cidades corporativas, já que dentro delas idênticos processos se verificam (Santos e Silveira, 2001, p. 291).

Exposto esse contexto, a cidade de São João del-Rei, localizada na Mesorregião do Campo das Vertentes no estado de Minas Gerais, se destaca por disponibilizar nos últimos anos uma crescente oferta de aplicativos de transporte individual criados aos moldes da plataforma oferecida pela grande empresa *Uber*, mas que possuem suas atuações restritas, em sua maioria, aos âmbitos local e regional. Abaixo, o quadro ilustra o crescimento do setor no município desde o ano de 2018, em que a primeira plataforma se inseriu no contexto da mobilidade urbana local, até o ano de 2025, destacando as escalas de atuação, origem e ano de entrada no mercado local.

Tabela 1: Plataformas de transporte atuantes em São João del-Rei - 2025

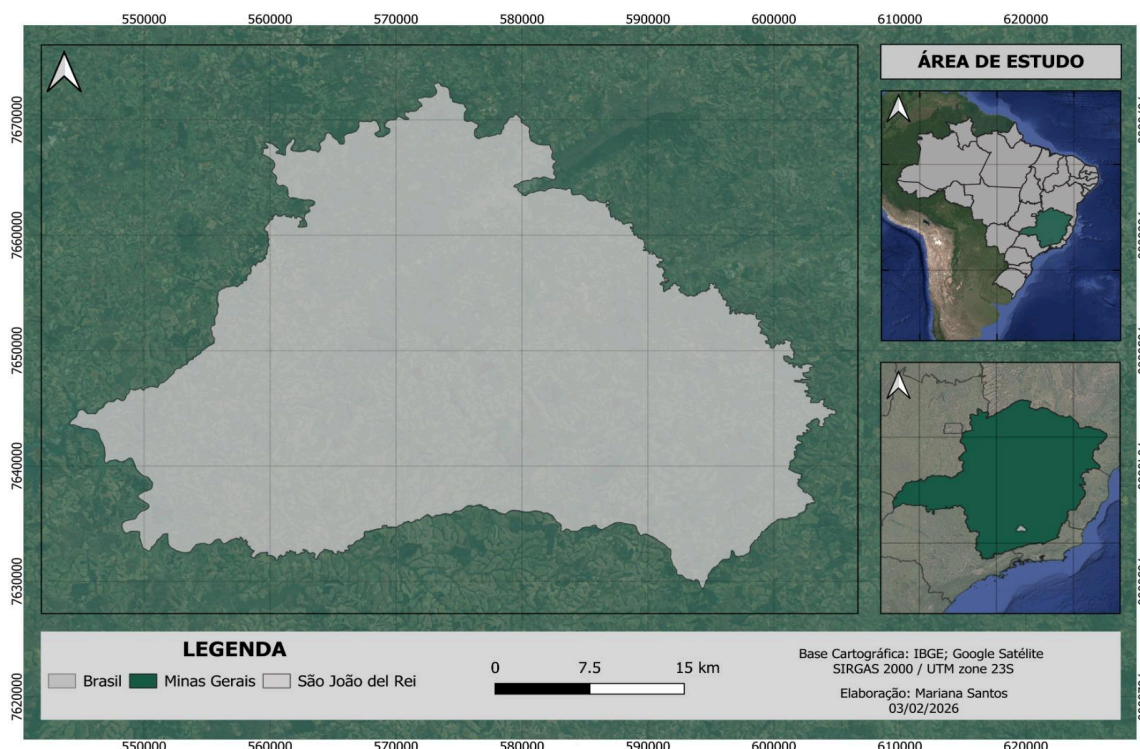
	Atuação	Origem	Ano de entrada
Move SJ	Local	São João del-Rei - MG	2018
Me Leva SJ	Local	São João del-Rei - MG	2018
UaiBR	Local	São João del-Rei - MG	2019
Moto SJ	Local	São João del-Rei - MG	2019
Garupa	Nacional	Porto Alegre - RS	2020
Locomocar	Local	São João del-Rei - MG	2022
Pedemoto	Local/Regional	São João del-Rei - MG	2022
Cooper del Rei	Local	São João del-Rei - MG	2023
Partiu Rolê	Local	São João del-Rei - MG	2024
inDrive	Global	Rússia/EUA	2024
ChamApp	Local	São João del-Rei - MG	2025
Pop Driver	Nacional	São Carlos -SP	2025
Tibbor	Nacional	Florianópolis - SC	2025
TKX	Regional	Lavras - MG	2025

Fonte: Elaboração própria, 2025

Em 2022 a cidade contava, segundo dados do Censo 2022, com 90.225 habitantes, sendo ainda classificada enquanto uma cidade de pequeno porte (IBGE, 2022). Apesar disso, tendo como objeto de análise sua organização e dinâmica urbana, é perceptível a sua atuação enquanto uma cidade média, mesmo que ainda não tenha alcançado números para tal classificação (100 mil habitantes).

Dessa forma, a partir da revisão bibliográfica de autores que se debruçaram sobre este tema, e da análise do estudo Região de Influência das Cidades (REGIC) realizado em 2018, procura-se aqui esclarecer o município enquanto uma cidade média, compreendendo os fatores que contribuem para que sua dinâmica atue como tal. Silveira (2002, p. 11) questiona “[...] é o tamanho o que define uma cidade média? Ou é sua função?”.

Figura 1: Mapa - Localização da Área de Estudo - São João del-Rei



Fonte: IBGE, 2020. Elaboração: Mariana Santos Freitas.

De acordo com Cota e Diório (2014), a cidade de São João del-Rei se enquadra de forma qualitativa no perfil de cidade média, enquanto sua população ainda não alcança números para tal classificação, sendo oficialmente considerada uma cidade de pequeno porte. Entretanto, fatores relevantes apresentados na dinâmica urbana refletem sua atuação como cidade média, justificando assim sua classificação de forma “qualitativa” nessa categoria, sendo eles:

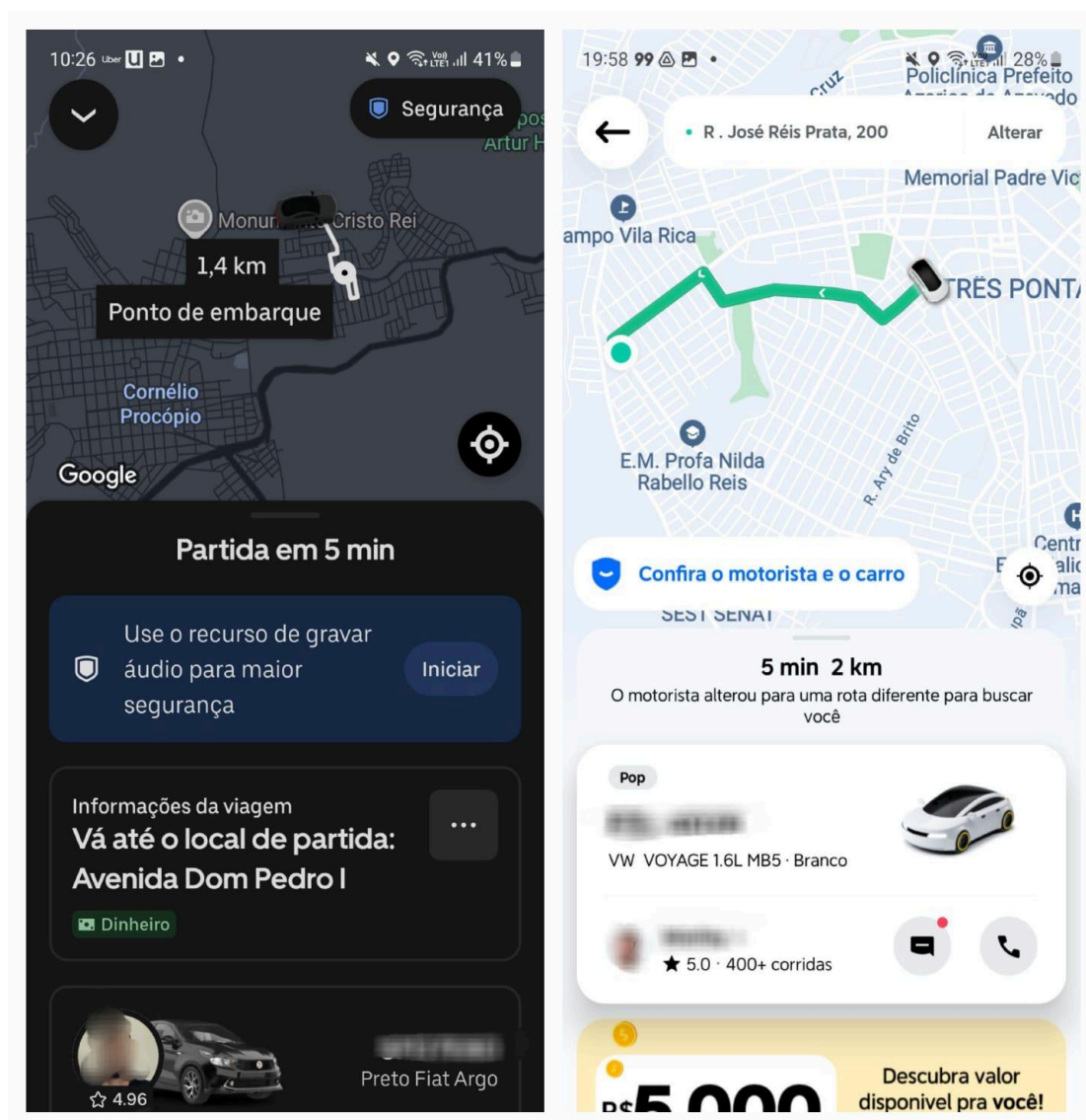
- 1) crescimento demográfico significativo nos últimos anos, atraindo pessoas em busca de emprego e renda; 2) função de centro polarizador de atividades e articulador do território, tornando-se pólo das cidades de seu entorno; e 3) relevância crescente na rede urbana brasileira, sendo considerado um centro sub-regional pela pesquisa Regiões de Influência de Cidades (REGIC) 2007, do IBGE (Cota e Diório, 2014, p. 68).

Segundo o censo realizado em 2022 pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a cidade possui 1.452,002 km² de área territorial e conta atualmente com 90.225 habitantes, sendo sua densidade demográfica de 62,14 hab/km².

Assim, faz-se necessária a contextualização do município de São João del-Rei, partindo desde o princípio de sua urbanização, datada do século XVII, e de todo o processo de desenvolvimento e construção das especificidades que hoje determinam a dinâmica de seu território, de forma a compreender a consolidação de seu perfil enquanto *cidade média*, mesmo que seus números populacionais, de acordo com o Censo 2022, ainda sejam insuficientes para essa classificação.

A discussão aqui realizada acerca da consolidação do perfil de São João del-Rei enquanto cidade média tem relação com o momento em que grandes corporações como a Uber e a 99 atuam na dinâmica urbana brasileira contemplando, em maioria, municípios com população acima dos 100 mil habitantes. Apesar disso, a atuação dessas empresas pode ser observada em cidades ainda menores que São João del-Rei, como Cornélio Procopio, no Paraná, com 45.206 habitantes (IBGE, 2022), que conta com atuação da Uber, e Três Pontas, em Minas Gerais, com 55.255 habitantes (IBGE, 2022), que conta com atuação da 99, como é possível perceber nas figuras abaixo, que trazem corridas simuladas por Fake GPS em 2025.

Figura 2: Corridas pela Uber e 99 em cidades com menos de 100 mil habitantes (2025)



Fonte: Elaboração própria, 2025

Diante desse cenário, o presente trabalho é guiado pela seguinte questão: o que afasta as grandes corporações globais de mobilidade (como a Uber e a 99) de São João del-Rei, visto que o município não apenas demonstra potencial de mercado para abrigá-las, como já reproduz a lógica de plataformação por meio de uma expressiva e crescente oferta de aplicativos de mobilidade de atuação local e regional. Nesse sentido, Santos e Silveira (2001, p. 293) afirmam que:

A presença numa localidade de uma grande empresa global incide sobre a equação do emprego, a estrutura do consumo consumptivo e do consumo produtivo, o uso das infraestruturas materiais e sociais, a composição dos orçamentos públicos, a estrutura do gasto público e o comportamento das outras empresas, sem falar na própria imagem do lugar e no impacto sobre os comportamentos individuais e coletivos, isto é, sobre a ética.

Poell, Nieborg e Van Djick (2020, p. 5) definem o processo da plataformização como “a penetração de infraestruturas, processos econômicos e estruturas governamentais de plataformas em diferentes setores econômicos e esferas da vida”. Segundo Grohmann (2020, p. 111), “esse processo estaria afetando setores como produção cultural (Nieborg; Poell, 2018), saúde pública, educação, jornalismo e transporte urbano (Van Djick; Poell; De Waal, 2018)”. Nesse sentido, considera-se aqui o conceito de mobilidade urbana colocado por Gonçalves e Malfitano (2019, p. 3) como “uma noção que supera a ideia de deslocamento físico e analisa também suas causas e consequências, ou seja, busca abordar as transformações sociais relacionadas ao movimento [...]”, que é diretamente atravessado pelo processo da plataformização do trabalho. Assim, a partir da categoria geográfica de usos do território, busca-se entender como esse processo de origem global se manifesta no local, evidenciado pelo caso de São João del-Rei. Sobre a categoria, Santos (2000, p. 2) coloca que

propusemos considerar o espaço geográfico não como sinônimo de território, mas como território usado; e este é tanto o resultado do processo histórico quanto a base material e social das novas ações humanas. Tal ponto de vista permite uma consideração abrangente da totalidade das causas e dos efeitos do processo socioterritorial.

Dessa forma, considerando as especificidades e virtualidades locais, como objetivo geral desta dissertação, busca-se compreender as dinâmicas de uso do território relacionadas às empresas de mobilidade urbana por aplicativo em São João del-Rei.

Para isso, o estudo objetiva especificamente: 1) Contextualizar a plataformização do trabalho a partir de revisão bibliográfica acerca do tema, compreendendo o processo de disseminação das tecnologias informacionais como fator de transformação das relações humanas; 2) Investigar, a partir do território usado, como o processo técnico de plataformização do trabalho se difundiu na cidade de São João del-Rei, e suas implicações econômicas e trabalhistas vinculadas à mobilidade urbana do município, além de levantar dados sobre as empresas atuantes no território; 3) Analisar a formação

territorial do município de São João del-Rei, desde seus processos de urbanização e industrialização até a formação das especificidades que constituem seu território hoje, de forma a verificar a existência de uma plataformização dos pequenos; e 4) Analisar a dinâmica das empresas de mobilidade e as características do trabalho a partir de entrevistas semiestruturadas com motoristas, usuários e representantes de plataformas digitais de transporte atuantes em São João del-Rei.

Metodologicamente, o estudo adota uma abordagem qualitativa estruturada em etapas contínuas, iniciando-se com um aprofundado levantamento bibliográfico para a contextualização do tema e evoluindo para a coleta de dados primários em campo. Esses dados empíricos foram obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas, realizadas com agentes locais envolvidos no processo estudado, e selecionados a partir da técnica de amostragem ‘bola de neve’, sendo posteriormente analisados de maneira temática. Cabe ressaltar que, por envolver seres humanos, os procedimentos éticos e de aplicação das entrevistas foram tramitados e registrados junto à Plataforma Brasil, e devidamente aprovados pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP).

A etapa de revisão bibliográfica foi construída ao redor de temas que se mostram relevantes para a elaboração e desenvolvimento deste trabalho, onde destacam-se: plataformização (Tozi, 2025; Van Djick, 2020); mobilidade urbana (Gonçalves e Malfitano, 2019); uberização (Abílio, 2020, 2021); neoliberalismo (Antunes, 2001; Santos, 2000; Santos e Silveira, 2001); precarização do trabalho (Abílio, 2020, 2021; Antunes, 2001); economia urbana (Santos, 1975; Santos e Silveira, 2001); e cidades médias (Silveira, 2001). Nesse sentido, também foram realizadas consultas em periódicos científicos como *Urban Studies*, *GeoCrítica*, *Mercator* (UFC), *GeoUSP – Espaço e Tempo* (USP) e *Geographia* (UFF), bem como consultas a repositórios científicos *online*, como o acervo disponibilizado pelo grupo de estudos [continente] Espaço, Técnica e Ação: razão global e razões locais, vinculado ao Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e o Observatório Urbano de São João del - Rei, vinculado à Universidade Federal de São João del - Rei (UFSJ). Além disso, também foram utilizados dados demográficos disponibilizados a partir de estudos e publicações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Santos (1978, p. 197) ressalta que, a “cada vez que há uma mudança tecnológica profunda, uma mudança organizacional profunda, os modelos de percepção da realidade mudam substancialmente”. Nesse sentido, Silva (2023, p. 169) afirma a intensa expansão dos serviços provenientes das novas tecnologias da informação, com destaque para a digitalização, como “a agudização do meio técnico, científico-informacional (Santos, 1996)”. Santos (1996, p. 16) coloca a técnica como o principal agente da relação entre o homem e o meio, definindo esta como “o conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz, e, ao mesmo tempo, cria espaço”, sendo o espaço o resultado da globalização e da aplicação laboral das técnicas. Dessa forma, define a geografia como uma “filosofia das técnicas” (Santos, 1994), a qual oferece ferramentas teórico-metodológicas para a construção de uma análise geográfica voltada a compreender a evolução da tecnologia e das redes de comunicação e informação como um fator de transformação do espaço e da sociedade. Assim, a partir da perspectiva miltoniana (1975, 1978, 1996, 2000), busca-se interpretar os elementos que atravessam a dinâmica do deslocamento urbano sanjoanense e levaram à adaptação das técnicas hegemônicas para o contexto local. Com esse intuito, faz-se necessário um exercício totalizante que permite à análise compreender o movimento dialético dos processos e fenômenos engendrados pelos diferentes usos do território, dos quais se destaca a transferência de serviços cotidianos e fundamentais, como a mobilidade urbana, à mediação de empresas de tecnologia que se localizam em outros territórios.

Nesse sentido, foram realizadas pesquisas de campo que incluíram visitas às sedes das empresas situadas em São João del-Rei, tendo como intuito estabelecer o contato entre pesquisadora e representantes; coletar dados e registros fotográficos, além do contato direto com os motoristas, seja através do uso de fato dos serviços oferecidos, quanto por visitas em possíveis fixos que possibilitem ao motorista atingir potenciais fluxos que dinamizem seu trabalho. As pesquisas de campo se mostram como um caminho de construção do empírico de forma a visar “o território como fato socioespacial” (Duarte, 2024, p. 17), possibilitando a utilização de categorias geográficas como um meio de interpretação dos dados levantados nessa atividade.

Com relação a utilização de entrevistas como recurso metodológico, Alves (2008) coloca que as entrevistas são técnicas apropriadas para a coleta de dados em pesquisas qualitativas na área de Geografia Humana, o que pode ser complementado por Alves-Mazzotti e Gewandsznajder (1998, p. 168), que definem que,

De modo geral, as entrevistas qualitativas são muito pouco estruturadas, sem um fraseamento e uma ordem rigidamente estabelecidos para as perguntas, assemelhando-se muito a uma conversa (Alves-Mazzotti e Gewandsznajder, 1998, p. 168).

Essa abordagem permite a identificação das percepções e experiências pessoais dos participantes, incluindo trabalhadores não vinculados, representantes das empresas de transporte e usuários dos aplicativos. As entrevistas foram realizadas para obter uma compreensão detalhada sobre a implementação dos serviços de transporte no município, as motivações e desafios enfrentados pelos trabalhadores desse setor e o impacto da reprodução das tecnologias da informação utilizadas inicialmente por agentes característicos das metrópoles, “o escalão responsável pela macro organização do território” (Santos, 1975, p. 284), aplicadas agora sobre um território subordinado à influência destas e sua comunidade. A análise dos dados coletados tem o intuito de proporcionar uma visão abrangente sobre as dinâmicas das plataformas digitais de transporte em São João del-Rei e suas implicações para a dinâmica socioespacial local e as relações de trabalho na cidade.

Assim, a pesquisa trabalhou com uma amostra de 24 participantes entrevistados, destes sendo 15 motoristas atuantes pelas plataformas de transporte individual, 5 usuários desse tipo de serviço e 4 representantes das empresas que gerenciam os aplicativos de transporte individual. Essa amostra se fez possível através da utilização da técnica de amostragem não probabilística conhecida como bola de neve, que utiliza cadeias de referência para se alcançar um tamanho de amostra ideal à realização da pesquisa. A utilização do método se justifica por pressupor a existência de “uma ligação entre os membros da população dado pela característica de interesse, onde esses são capazes de identificar outros membros da mesma” (Dewes, 2013, p. 10), pressuposto que se encaixa perfeitamente a realidade apresentada pelos agentes vinculados ao contexto aqui exposto. A técnica funciona a partir da prévia seleção de indivíduos que possam contribuir com o contexto estudado e que, por conseguinte, indiquem outros

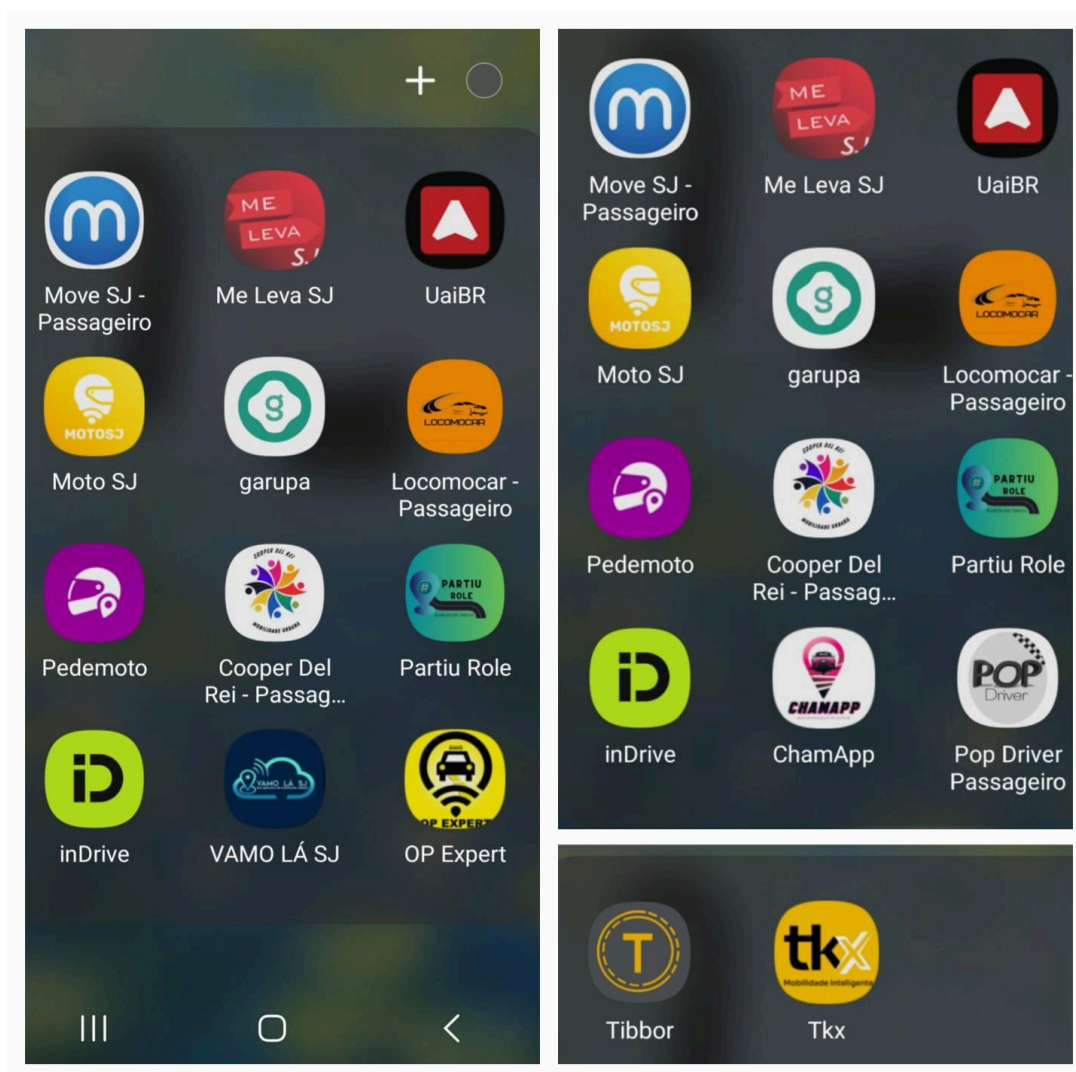
potenciais participantes para que a pesquisa siga em andamento e obtenha êxito. Essa abordagem considera como ponto-chave a possível saturação de informações para determinar o tamanho final da amostra a ser analisada.

A abordagem aos motoristas participantes se deu de forma direta, a partir de visitas a pontos fixos na cidade, onde esses trabalhadores geralmente se posicionam à espera de novas corridas, e também durante corridas solicitadas diretamente pelos aplicativos. Já a abordagem aos representantes das plataformas foi realizada a partir do primeiro contato através do aplicativo Whatsapp de mensagens, ou através de visitas diretas às sedes físicas dessas empresas, seguida da realização das entrevistas em reuniões previamente agendadas nas próprias sedes, ou no Campus Dom Bosco da Universidade Federal de São João del-Rei, no caso de empresas sem sede física. Com relação aos usuários, a primeira abordagem foi feita com um indivíduo previamente selecionado e se seguiu a partir de indicações dos participantes, como determina o método bola de neve.

Dessa forma, após a realização das entrevistas, os dados obtidos foram analisados e descritos como capítulo final desta dissertação utilizando a metodologia da análise temática. Rosa e Mackedanz (2021, p. 11), destacam que a metodologia “envolve a busca a partir de um conjunto de dados, seja originário de entrevistas, grupos focais ou de uma série de textos, a fim de encontrar padrões repetidos de significado”. Essa metodologia, amplamente utilizada no âmbito das ciências humanas e sociais, permite a captação de padrões de sentido presentes nos relatos dos entrevistados, organizando-os em temas que expressam as principais percepções, práticas e experiências associadas ao uso e à gestão das plataformas digitais de transporte individual. A análise temática foi conduzida a partir de um processo sistemático de codificação, identificação e interpretação dos dados, visando extrair categorias analíticas que revelem as dinâmicas sociais, econômicas e territoriais associadas a esse fenômeno no contexto local. Dessa forma, busca-se compreender não somente as motivações e dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores e usuários, mas principalmente as estratégias adotadas pelas empresas para inserção e consolidação no mercado urbano de mobilidade no território de São João del - Rei.

A escolha de São João del-Rei enquanto recorte de análise desta pesquisa se deu a partir da observação do crescente número de aplicativos locais e regionais que fornecem serviços voltados para o transporte individual de passageiros no município, em contraponto com a ausência das grandes corporações responsáveis pela disseminação global desses, como a estadunidense *Uber* e a chinesa 99. Em 2018 foi implementada a primeira empresa atuante do ramo no município, companhia essa que foi fundada e é sediada em São João del-Rei, vindo a desempenhar sua atuação na escala exclusivamente local. Em agosto de 2024, o município contava com cerca de 12 plataformas atuantes, sendo uma delas decorrente de uma cooperativa de motoristas locais apoiada pela Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares da Universidade Federal de São João del-Rei (ITCP – UFSJ). Já em dezembro de 2025, foram identificadas 14 plataformas efetivamente atuantes no município, sendo essas: Move SJ; Me Leva SJ; UaiBR; Moto SJ; Garupa; Locomocar; Pedemoto; Cooper del Rei; Partiu Rolê; inDrive; ChamApp; Pop Driver; Tibbor e TKX.

Figura 3: Plataformas de Transporte Individual Atuantes em São João del-Rei Agosto 2024/Dezembro 2025



Fonte: Elaboração própria, 2025

Com relação às empresas, observa-se que esses aplicativos contemplam diferentes modalidades de serviços relacionados ao transporte e que se relacionam diretamente com o contexto socioespacial apresentado pelo município, para além das modalidades tradicionais oferecidas pelos aplicativos gerenciados por grandes corporações de âmbito global. Dentre os serviços oferecidos pelas plataformas digitais atuantes em São João del-Rei, é possível elencar: 1) transporte individual por motocicletas; 2) transporte por automóveis comuns e “black”, que caracterizam um

veículo mais moderno e luxuoso, transporte por veículos “executivos”, que seriam indicados para viagens, e transporte por veículos “*Comfort*”, que contam com o porta-malas maior; 3) opções por transporte de pequenas compras, como mercado e padaria, ou compras e volumes; 4) transporte de *pets*, se referindo ao transporte de animais de estimação; 5) opção por transporte “rural”, se tratando de trajetos realizados por meio de estradas de terra; 6) opção de transporte com motoristas do sexo feminino; e, ainda, uma opção que conta com descontos exclusivos para universitários.

Além disso, essas empresas possuem muitos pontos em comum no que diz respeito às interfaces de seus aplicativos e a forma como dispõem suas funções para o usuário. Alguns desses, se apresentam ainda de maneira idêntica, mudando apenas padrões de cores e a logomarca, fato que leva a hipótese de que tenham sido desenvolvidos por uma mesma empresa de tecnologia.

Desta forma, orientado por esse percurso, o texto se organiza em três partes fundamentais:

Na primeira parte, busca-se a apresentação do processo evolutivo do chamado capitalismo de plataforma, evidenciando o uso e disseminação das técnicas e da informação em um mundo globalizado como um fator intrínseco e fundamental para a transformação do espaço e dos meios produtivos, consolidando a atualização do capitalismo em sua fase atual. Em seguida, é dado um panorama da aplicação dessa lógica em território brasileiro a partir da atuação hegemônica de empresas como a *Uber* e a 99, bem como as transformações no mundo trabalhista decorridas desse movimento e suas adaptações em diferentes escalas pelo uso das técnicas em espaços banalizados.

A segunda parte analisa as especificidades do território de São João del-Rei e sua centralidade na rede urbana brasileira a partir de seus processos de formação, urbanização e industrialização, até sua consolidação enquanto pólo de atração regional, visando destacar seu perfil de atuação enquanto uma cidade-média. Essa contextualização se faz essencial para o entendimento da formação do espaço que leva ao uso diferenciado do território. A partir de adaptações técnicas que se desenvolveram de forma a suprir a escassez da atuação de atores hegemônicos do setor da tecnologia voltada para o transporte individual de passageiros em seu território, vindo a ser um ponto-chave para o desenvolvimento e conclusão desta pesquisa.

Na terceira parte, se apresentará a discussão dos resultados empíricos obtidos pelas entrevistas aos agentes e pesquisas de campo no município em questão. Serão elencadas as empresas atuantes no local, de modo a contextualizar desde a introdução da primeira empresa na dinâmica urbana da cidade, em 2018, até o ano de 2025, onde a cidade contava com cerca de 14 aplicativos de deslocamento urbano. Serão considerados, a partir das entrevistas aplicadas aos agentes locais e dos dados coletados sobre a atuação das corporações locais, os fatores que levam ao surgimento cada vez mais frequente de novas empresas do ramo atuantes na região, buscando explicar como um mercado complexo de aplicativos não-hegemônicos conseguiu se estruturar ao utilizar o território local como abrigo (Santos, 1996).

Por fim, será realizada uma síntese dos objetivos da pesquisa para a apresentação e divulgação dos resultados obtidos. Além de contribuir com a produção e apuração do olhar geográfico ao redor do tema, as investigações buscam servir de instrumento que possibilite tanto aos agentes diretamente ligados ao setor, quanto ao poder público local, a percepção de fatores que possam ser revistos ou desenvolvidos no setor para que a estrutura de trabalho se torne mais justa e sustentável no município de São João del-Rei. Ademais, espera-se que a pesquisa aqui apresentada possa vir a servir como caso de estudo que auxilie no desenvolvimento de outras investigações semelhantes em cidades médias brasileiras.

CAPÍTULO 1 - UMA CONTEXTUALIZAÇÃO DA LÓGICA DA PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO E DA SOCIEDADE

O desenvolvimento e evolução das chamadas ‘Tecnologias de Informação e Comunicação’ (TICs) revolucionaram de forma globalmente disseminada a maneira como o ser humano se relaciona, desde relações pessoais, através de redes sociais *online* que promovem a interação instantânea com quem se encontra próximo ou do outro lado do planeta, até as mínimas tarefas do cotidiano, como fazer compras, pedir um táxi e, até mesmo, trabalhar. Segundo Santos (1988), umas das consequências dessa facilidade em se comunicar, transferir valores, negociar e administrar empresas, em escala global, é a ampliação de processos centralizadores de comando territorial. Dessa forma, a partir da evolução tecnológica, com o alcance cada vez maior do acesso à internet, emerge um novo conceito corporativo.

Para de fato entender como se deu esse novo modelo de negócios, que explicaremos mais à frente de Capitalismo de Plataforma (Srnicek, 2017), é necessário contextualizar de que modo a tecnologia informacional se disseminou de forma a tomar lugar no capitalismo contemporâneo, revolucionando as relações interpessoais e mercados de trabalho.

Segundo Valente (2020), em 2008, as companhias *Wall Mart*, *Exxon Mobil*, *Chevron Corporation*, *General Motors* e *ConocoPhillips* estavam listadas no topo entre as mais valiosas do mundo, sendo concentradas nos setores varejista, petrolífero e industrial, setores esses considerados marcos do capitalismo do século XX. Dessas, a *General Motors*, que se encontrava na 3ª posição da lista, representa a indústria automobilística, evidenciando o automóvel, o “bem de consumo símbolo dos anos de ouro do pós-guerra” (Valente, 2020, p. 67), e sendo um exemplo de “como essa indústria se complexificou, indo além dos automóveis e alcançando segmentos de mercado até mesmo da construção de turbinas de avião” (Valente, 2020, p. 68). A partir de 2018, o autor destaca uma drástica mudança nesse mesmo *ranking* (*Fortune 500*), onde as cinco primeiras posições, anteriormente ocupadas pelas empresas acima descritas, agora eram ocupadas por empresas do setor da tecnologia, sendo essas: *Apple*

(1ª), *Amazon* (2ª), *Alphabet* (3ª), *Microsoft* (4ª) e *Facebook* (5ª) (Valente, 2020). Essa mudança no topo da lista de empresas mais valiosas do mundo aponta claramente a reviravolta no paradigma econômico durante a virada da década de 2000 para 2010, com a tecnologia informacional de comunicação tomando espaço de setores que por décadas, desde o pós-guerra, se encontravam em evidência e dominando completamente o mercado mundial.

Nesse sentido, Santos (1996, p. 178-179) afirma que

A chamada pós-modernidade, este período técnico-científico-informacional, marca um terceiro momento nessa evolução [das redes]. Os suportes das redes encontram-se, agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletromagnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador...). [...] Com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como as suas regras de gestão.

As corporações *Apple* e *Microsoft* se evidenciam então como as principais difusoras da informática globalmente (Valente, 2020), tendo em vista que estas possuem como principal produto os computadores (*Apple* principalmente) e o desenvolvimento de sistemas que comandem essas máquinas, como o clássico sistema operacional *Windows* e seu conjunto de programas utilitários, como o pacote *Office*. Além do computador, a *Apple* se destaca por ser a grande popularizadora do *Smartphone* globalmente, a partir do lançamento de seu aparelho *iPhone* em 2007, possibilitando o acesso à internet em potencialmente qualquer lugar e sem a necessidade de uma conexão por fio. Ainda segundo o autor, a *Alphabet* (agora assim nomeado o conjunto respectivo ao *Google*), a *Amazon* e o *Facebook*, se destacam hoje como gigantes de mercado que se consolidaram inicialmente voltadas para a comercialização de serviços e bens de consumo (como é o caso da *Amazon*) e de serviços de informação (*Alphabet* e *Facebook*), porém sem a produção necessária do *hardware* em si, utilizando essencialmente do alcance oferecido pela rede mundial de computadores.

A partir da mudança setorial na liderança do mercado econômico global, em decorrência da disseminação e evolução das tecnologias informacionais e de comunicação, surge então uma nova forma de economia. O autor explicita isso da seguinte forma:

[...] À medida que um computador ou dispositivo móvel, um sistema operacional, programas de aplicativos (apps) são empregados das comunicações interpessoais às transações financeiras ou até mesmo no campo, os fornecedores de tais bases técnicas entram no núcleo do sistema econômico. Eles são o protagonista do que vem sendo chamado de transformação digital, nome dado à aplicação de tecnologias digitais às atividades humanas, indo além dos negócios e chegando também à Administração Pública ou a hábitos de lazer (Valente, 2020, p. 68).

Dessa forma, a partir da modernização dos meios de viver e trabalhar em sociedade, e principalmente da produção, é possível perceber que

[...] a natureza ali presente é já uma natureza cientificamente conhecida, domada, codificada, comandada, sobre o qual, mediante as biotecnologias e o influxo do mercado, se impõe um calendário agrícola cada vez menos diretamente dependente das condições naturais e mais dependente do progresso técnico e das demandas do mercado. [...] Temos assim uma produção quantitativamente ampliada em relação aos padrões técnicos e capitalistas anteriores e, de outro lado, uma circulação restrita graças ao conjunto de condições de racionalização introduzidas nas diversas áreas modernizadas por meio do nexu corporativo. Pode-se dizer que tal mecanismo conduz ao crescimento econômico, mas à custa da perda do controle de seu destino pelas regiões modernizadas (Santos e Silveira, 2001, p. 292).

Srnicek (2017) afirma que, diante da crise, o capitalismo tende a passar por processos de reestruturação, nos quais emergem novas tecnologias, formas organizacionais, modos de exploração, tipos de emprego e mercados, configurando, assim, uma nova dinâmica de acumulação do capital. As empresas acima mencionadas, possuem como característica comum o seu formato de plataforma digital, de modo a inovar o mercado com relação às suas novas formas de trabalho, onde possuem estratégias próprias de negócios e relações trabalhistas que se diferem das tradicionais (Valente, 2020). Essa nova lógica de negócios, onde o setor econômico voltado à tecnologia modificou toda uma engrenagem já consolidada no capitalismo contemporâneo, impactando direta e profundamente na forma de viver e trabalhar em sociedade e nas práticas cotidianas, encontra denominação, dentre outros termos, como Capitalismo de Plataforma (Srnicek, 2017). Ao empregar esse termo, o autor visa designar formatos empresariais baseados em mediação digital entre produtores e consumidores, um fenômeno que vem abrangendo diversas esferas da vida social, vindo a se tratar de um “novo tipo de gestão e controle da força de trabalho” (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021, p. 27).

Dessa forma, Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p. 27), ressaltam que esse processo, refletindo práticas contemporâneas de precarização do trabalhador, em que esses perdem direitos, arcam com custos e riscos anteriormente depositados às empresas e são subordinados a novas formas de produção, não só evidencia uma tendência para o futuro do trabalho, como também “sintetiza processos em curso há décadas”. Nesse contexto,

[...] O tema ganha visibilidade com a formação de enormes contingentes de trabalhadores controlados por empresas que operam por meio das plataformas digitais. O desafio contemporâneo frente a esse novo tipo de organização envolve elementos complexos e armadilhas teórico-políticas. Reside em compreender as plataformas digitais como um novo meio poderoso pelo qual as relações de trabalho vêm se reestruturando, sem, entretanto, incorrer em um determinismo tecnológico que mistifique os processos sociais que envolvem décadas de flexibilização e transformação do trabalho, e que se materializam nas plataformas digitais, embora de forma obscura (Abílio, Amorim, Grohmann, 2021, p. 27).

O trabalho e a reestruturação da forma de se trabalhar se colocam como protagonistas da dinâmica vinculada ao capitalismo de plataforma. Sendo assim, se torna fundamental a compreensão ao redor da transformação dessas relações, e do que veio a ser a problemática trabalhista disseminada e reproduzida globalmente por essa nova lógica de negócios.

1.1 - O trabalho no Capitalismo de Plataforma: o processo de plataformação

É válido destacar a drástica mudança nas relações trabalhistas como uma das principais consequências desse, agora consolidado, modelo de negócios. A partir da vasta dimensão tomada pelas empresas acima citadas, outras surgiram seguindo a mesma lógica econômica e utilizando das plataformas digitais como principal meio de comercializar produtos ou serviços, baseando suas sedes principalmente no Vale do Silício, localizado no estado estadunidense da Califórnia. A relação entre cliente/empresa, que tradicionalmente era baseada a partir da conexão direta entre vendedores/representantes/funcionários do respectivo serviço a ser contratado, agora se dá de maneira quase que puramente virtual, com pouquíssimo ou nenhum contato presencial com algum “funcionário” ou ser humano ligado diretamente àquela entidade. Aqui, é importante frisar a palavra “funcionário”, entre aspas. Essa categoria de trabalho

é hoje considerada o ponto central da problemática trabalhista vinculada às empresas atuantes na realidade do capitalismo de plataforma. Sobre isso, Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p. 29) colocam que

do complicado termo *gig economy* há facilmente um deslizamento para a associação dos trabalhadores uberizados, de baixas qualificação e remuneração, à descartabilidade social, como se a uberização pudesse ser simplesmente sinônimo de um novo tipo de gestão do desemprego.

Visto que essas empresas pouco têm em comum com o modelo tradicional de mercado, tendo sua atuação completamente instalada no campo virtual, onde a *internet* é seu meio de propagação e se encontra *online* 24 horas, 7 dias por semana, estas companhias difundiram formas de trabalho que se adequam a essa realidade e fogem da burocracia dos meios convencionais de vínculo trabalhista. O termo uberização, faz referência à plataforma de transporte individual por aplicativo *Uber*, principal responsável por expandir essa “nova lógica trabalhista” globalmente, sendo utilizado com o intuito de ilustrar a atual condição da precariedade do trabalho, designando especificamente o processo de flexibilização extrema e desproteção trabalhista ligado a plataformas de intermediação. Nesse sentido, Abílio (2020, p. 112) explicita se tratar de “uma tendência em curso que pode ser generalizável pelas relações de trabalho, abarcando diferentes setores da economia, tipos de ocupação, níveis de qualificação e rendimento, condições de trabalho, em âmbito global”. Ainda ao definir o neologismo *uberização*, cada dia mais utilizado e aplicado em diferentes contextos, é possível afirmar que o termo se trata de uma “tentativa de explicação das ações de um conjunto seletivo de empresas de informação, bem como das novas relações de trabalho que se configuram a partir de ou mediadas por elas, dentre as quais a *Uber* se destaca” (Tozi, 2018). Apesar disso, Grohmann (2020, p. 111) coloca que

A nosso ver, a expressão “plataformização do trabalho” descreveria melhor o atual cenário do trabalho digital do que “uberização”, que tem sido circulada nas diversas esferas como metáfora, mas não recobre a multiplicidade de atividades de trabalho mediadas por plataformas além da própria *Uber*, pois há variedade de lógicas de extração de valor (SRNICEK, 2016) e características de trabalho (CASILLI, 2019; GRAHAM; WOODCOCK, 2018).

Essa lógica ganha força à medida em que a tecnologia se coloca como uma provedora de serviços para a comunidade, e se encontra cada vez mais inserida e presente no cotidiano, de forma a transformar e impactar profunda e diretamente a vida

do ser humano em quase todos os âmbitos das relações interpessoais, vindo a ser não somente a plataformização do trabalho, mas para além disso, uma plataformização da sociedade¹ (Van Djick, Poell, De Waal, 2018). A rapidez e facilidade de se introduzir nesse mercado de trabalho, aliadas ao discurso de autonomia, liberdade e flexibilidade para o trabalhador, pregado pelas plataformas difusoras deste modelo de negócios, acaba por atrair cada vez mais adeptos a esse tipo de trabalho. Essa se torna então uma rota de fuga para a problemática do desemprego, aumentando assim o número de trabalhadores que se enquadram como “autônomos”, mas que são de certa forma vinculados a uma empresa, onde não possuem nenhum tipo de direito básico trabalhista.

A estratégia dessas companhias, ao utilizar do discurso de inovação e flexibilidade, tem como intuito atrair possíveis interessados a adentrar o mecanismo do trabalho de plataforma e implementar, de fato, este novo molde. Esse discurso da psicoesfera² (Santos, 1994) disseminado pela empresa passa uma falsa ideia de empreendedorismo aos chamados “motoristas parceiros”, no caso referente a empresas que oferecem o serviço de transporte individual de passageiros. Ao garantir certa flexibilidade e permitir que esses montem seu próprio horário e rotina de trabalho, com seu próprio carro e, supostamente, no bairro em que escolherem, a entidade induz aos motoristas a ideia de que a plataforma funcionaria apenas como um agente facilitador para se conectar diretamente com o cliente em potencial, sendo ele então, o seu próprio chefe. Porém, o que se percebe na prática, é o controle e a vigilância da plataforma sobre os motoristas, que decide se estes devem ou não continuar a atuar pela empresa de acordo com possíveis intercorrências identificadas pela forma de atuação destes, além das avaliações dos passageiros que são reportadas diretamente à plataforma.

A proposta de trabalho consiste em uma plataforma em que motoristas com veículo próprio se cadastram com o intuito de oferecer corridas à clientes também cadastrados. Estes clientes solicitam uma viagem entre determinados locais e os

¹ Os autores propõem o termo ao se referir à centralidade atribuída às plataformas digitais na estruturação dos processos sociais.

² A psicoesfera é explicada por Santos (1994, p.10) como “o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo”

motoristas próximos recebem uma notificação no aplicativo solicitando-os que aceitem a corrida, de forma em que o primeiro a responder a essa solicitação será o responsável pela realização do trajeto. Esse “motorista parceiro”, “possui uma capacidade de ação mínima no que diz respeito ao conhecimento do território e seus fluxos, do mercado e do próprio aplicativo, que o avalia, automaticamente, o tempo todo” (Tozi, 2018).

Essa visão de autonomia vendida aos motoristas se trata de uma ótima estratégia para a corporação, uma vez que os garante a abstenção de qualquer vínculo de trabalho, mesmo agindo como empregadora. Além disso, o fato de os próprios motoristas não se enxergarem como trabalhadores empregados de fato, e sim enquanto empreendedores autônomos, os distancia de qualquer possível sindicato ou legislação que os garanta algum direito, visto que não se enquadram em nenhuma categoria. O contexto trabalhista aqui abordado, se refere especificamente ao trabalhador que se encontra em local de mediação entre a plataforma e o consumidor final, não se tratando de toda a gama existente por trás do desenvolvimento de softwares e manipulação da interface da plataforma em si.

Tozi (2018) afirma que, ao analisar esse processo partindo da construção do contexto econômico brasileiro, é claro que, com a uberização, o salário, enquanto uma certeza ao trabalhador, passa agora a ser uma variável. Com relação a isso, fica evidente que “agora é preciso mirar na figura plenamente consolidada do trabalhador como autogerente de si mesmo, responsável por sua própria sobrevivência e permanência em um trabalho onde nada parece estar garantido” (Abílio, 2020, p. 115). Sobre isso, Duarte (2024, p. 35) coloca que

A alienação contida em cada sujeito neoliberal é a fonte dessa distorção de classe embutida em grande parte dos trabalhadores, mesmo que inconscientemente, e com o agravante na força da alienação dos trabalhadores do circuito inferior da economia, que só agora percebem a apropriação direta de formas econômicas historicamente populares em larga escala pelo circuito superior da economia e as táticas de sobrevivência contidas.

Essa dinâmica converge com diagnósticos internacionais sobre capitalismo de plataforma. Srnicek (2017) identifica que empresas baseadas em dados tendem a monopolizar mercados via efeitos de rede, enquanto Scholz (2017) ressalta a transferência de riscos para trabalhadores que operam como ‘microempreendedores dependentes’. Ao aplicar essas chaves ao caso brasileiro, percebe-se que a Uber

combina captura de dados em escala nacional com regimes contratuais flexíveis, potencializando assimetrias típicas do Sul Global. Assim, no próximo tópico será abordado o caso da empresa *Uber*, gigante de mercado estadunidense que surgiu em 2009 voltada para o transporte individual de passageiros, de forma a contextualizar sua inserção e atuação no território nacional.

1.2 - A atuação das empresas globais de transporte por aplicativo no território brasileiro

A *Uber Technologies Inc.* é uma empresa de tecnologia criada em 2009 e fundada oficialmente em 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, segundo o site da própria empresa, e se enquadra como a pioneira no desenvolvimento de tecnologia voltada para este tipo de serviço. A descrição fornecida pelo site informa que o serviço era, inicialmente, voltado para o transporte de luxo, utilizando automóveis de alto padrão e que se expandiu rapidamente pelo globo. A multinacional adentrou o mercado brasileiro a partir do ano de 2014, no período da Copa do Mundo de futebol masculino, que ocorreu no país naquele ano. Inicialmente, sua atuação estava restrita à cidade do Rio de Janeiro, expandindo em seguida para São Paulo, Belo Horizonte e Brasília.

Tozi (2020) expõe que o processo de expansão da empresa no Brasil se alastrou até 2018 pelas grandes e médias cidades brasileiras, extrapolando os limites político-administrativos municipais. Ainda segundo o autor, a partir do ano de 2018, observou-se uma mudança na estratégia de expansão territorial da Uber, que passou a concentrar seus esforços nos centros mais urbanizados do país, locais esses que possuem maior densidade demográfica e demanda por transporte. Nas palavras do autor, a Uber “reforçou a oferta onde ela já era favorável” (Tozi, 2020).

Como critério para a escolha das regiões de atuação no país, Tozi (2018), levanta a hipótese de que são levadas em conta

[...] algumas condições históricas da formação socioespacial brasileira, tais como: economias de aglomeração, concentração populacional e de renda, congestionamentos e transportes públicos deficitários em qualidade e quantidade (extensão e capilaridade das redes). Teoricamente, a análise da ação territorial das empresas considera: i) o papel central da inovação, P&D e trabalho informacional

intensivo; ii) a informação como força produtiva; iii) a produção e circulação de produtos, bens e serviços digitais; iv) o conhecimento apurado e sistemático do território, permitindo a atualização instantânea da ação. Trata-se, nesse sentido, de procurar contribuir para uma atualização das categorias originalmente pensadas para a teoria dos dois circuitos da economia urbana, especialmente capitalização, tecnologia, organização e informação (Tozi, 2018, p. 1).

Em um país marcado por severas crises econômicas ao longo de poucas décadas entre os séculos XX e XXI como o Brasil, o desemprego se destaca como problemática constante e diretamente afetada por transições e desequilíbrios governamentais. Souza, Barcelos, Teixeira e Siani (2024), analisam a relação inflação e desemprego no Brasil em um período de 20 anos, entre os anos de 2002 e 2022, fazendo então um compilado da história política recente do país e seus desdobramentos. O predomínio da inflação durante o século XX no Brasil foi evidente, sendo um problema que só viria a ser amenizado após a introdução do Plano Real em 1994, e se tornando um dos debates centrais do governo até os dias de hoje. Mesmo após a contenção da inflação, as taxas de desemprego do Brasil ainda são consideradas “substancialmente elevadas, se forem levados em consideração dados históricos e também a mesma taxa em outros países, tanto em desenvolvimento, quanto desenvolvidos” (Feltrin, 2007 citado por Souza, L. A. *et al.*, 2024, p. 42).

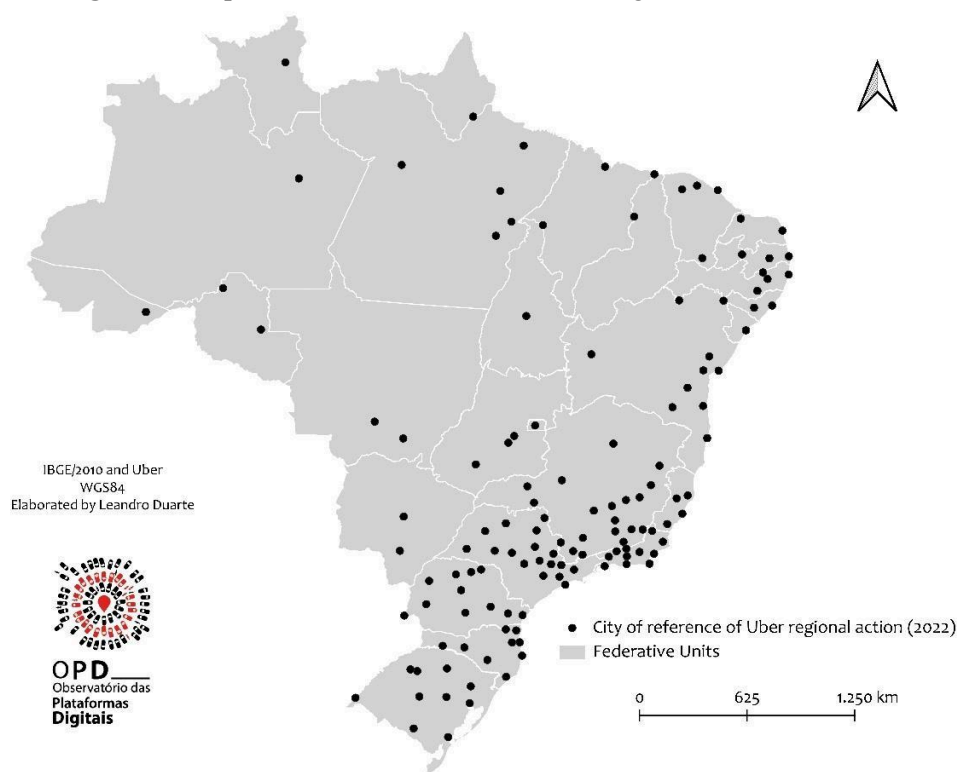
Ao analisar o contexto histórico e político que se determinava durante cada período, os autores destacam que, após décadas de instabilidade política e econômica entre os anos de 1980 e 2000, a inflação se manteve estável entre 2004 e 2014, atingindo um novo pico em 2015, se estabilizando mais uma vez entre 2016 e 2020, e se agravando novamente após a pandemia de Covid-19 a partir do ano de 2020. Por conseguinte, as taxas de desemprego também sofreram variações, que geralmente seguiam o fluxo das mudanças nas taxas da inflação, mesmo não sendo totalmente dependentes desta.

Dado este contexto, o transporte por aplicativos surge como uma alternativa para a obtenção de renda a despeito de todos os possíveis males que este modelo de negócios traz aos trabalhadores. Tozi (2018) faz um paralelo entre o ideário de K. Lincoln (2014) sobre como este autor enxergava o potencial de expansão de mercado da Uber em países como o Brasil e a Índia, e a realidade que se apresentou após a implementação da empresa nesses locais. Segundo Tozi (2018), Lincoln (2014) afirmava desacreditar no

potencial da Uber em se estabelecer em cidades como o Rio de Janeiro ou São Paulo, pelo fato de essas já contarem com sistemas próprios regionais que contemplavam o deslocamento na cidade, de modo a dificultar a disseminação geográfica da corporação e seu modelo de transporte. O autor então explicita o que ocorreu, de fato, após a chegada da Uber no país, contrapondo a ideia de Lincoln de que esta não seria bem-sucedida no território brasileiro. Pelo contrário, Tozi (2018) enfatiza o crescimento da empresa nessas cidades, onde a população rapidamente aderiu a ideia e tornou o Brasil o segundo país mais lucrativo para a Uber, sendo vital para a atuação da empresa.

A figura abaixo ilustra as regiões de atuação da Uber no território brasileiro durante o ano de 2022.

Figura 4: Mapa - Cidades Referência da ação regional da Uber – 2022



Fonte: IBGE e Uber. Elaboração: Leandro Duarte.

A regionalização exibida na Figura 7 revela três padrões: (i) forte densidade de pontos no eixo litoral Sudeste-Sul, refletindo as economias de aglomeração e redes viárias consolidadas; (ii) corredores de expansão para o Centro-Oeste alinhados à

modernização agroindustrial (RIDE³ Brasília, MATOPIBA⁴); e (iii) hiatos notáveis no interior Norte-Nordeste, onde cidades médias dependem de aplicativos regionais. Essa seletividade reforça a leitura de Santos e Silveira (2001) sobre usos desiguais do território e sinaliza que a Uber emprega critérios de demanda solvável, infraestrutura de dados e governança local favorável para orientar suas escalas de ação.

A Figura 4 permite também constatar que o Brasil contava com 131 áreas contempladas pela regionalização da *Uber* no período descrito, se tratando de oito anos após sua introdução no mercado nacional. Tozi (2018) ressalta a desigualdade presente nessa atuação no território brasileiro, visto que é possível perceber que

[...] a histórica urbanização litorânea do Brasil se impõe como um fator condicionante da operação da empresa, ao mesmo tempo em que uma presença forte nas regiões Sudeste e Sul, aquelas do meio geográfico mais modernizado, se destacam. Além disso, deve-se constatar uma expansão para o Centro-Oeste, acompanhando o eixo da modernização do território pela agricultura informacional globalizada (Tozi, 2018, p. 5).

A partir dessa análise, Tozi (2018) destaca fatores como o processo de periferização, a insuficiência das redes de transporte e a centralização e fragmentação de atividades, serviços etc. como os pilares principais em que se apoia o grande sucesso da empresa em solo brasileiro. Logo,

[...] é a totalidade das desigualdades territoriais que acarreta, no presente, que o drama dos congestionamentos seja uma experiência cotidiana da vida de milhões de brasileiros. Embora geral, esse fenômeno abre chaves interpretativas em outras escalas, especialmente uma escala regional como subespaço da ação corporativa e uma escala local, onde se gestam novas formas e racionalidades do deslocar-se (Tozi, 2018, p. 6).

Ainda sobre a inserção da grande corporação no mercado brasileiro, destaca-se o seu perfil enquanto fornecedora de um serviço não regulamentado, vindo a gerar uma série de conflitos diretos com os motoristas de táxi, setor há décadas responsável por oferecer o mesmo tipo de serviço, porém submetidos a cumprir uma rigorosa legislação como exigência de atuação. Dessa forma, ao adentrar o mercado nacional, a *Uber*, por não cumprir essa série de leis e não ser subordinada às mesmas taxações que os taxistas,

³ Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

⁴ Acrônimo das siglas dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, onde a região fronteira em comum entre os quatro estados é marcada pela intensa expansão da atividade agropecuária (Porcionato, Castro e Pereira, 2018)

passa a fornecer um serviço economicamente mais rentável aos usuários, vindo a impactar o mercado já consolidado dos táxis.

Essas empresas de atuação multinacional, porém instaladas em território estadunidense, ao entrar em conflito com as respectivas legislações de cada nação, impõem a lógica neoliberal de modo a sobrepor à soberania nacional. Santos (2000, p. 25-26) destaca que

O capitalismo concorrencial buscou a unificação do planeta, mas apenas obteve uma unificação relativa, aprofundada sob o capitalismo monopolista graças aos progressos técnicos alcançados nos últimos dois séculos e possibilitando uma transição para a situação atual de neoliberalismo. Agora se pode, de alguma forma, falar numa vontade de unificação absoluta alicerçada na tirania do dinheiro e da informação, produzindo em toda parte situações nas quais tudo, isto é, coisas, homens, ideias, comportamentos, relações, lugares, é atingido.

Segundo Antunes (2001), o neoliberalismo despontou como protagonista das estruturas econômicas vigentes nos países centrais do capitalismo, passando então a replicar a mesma lógica em nações que se encontram em papel de subordinadas, “contemplando reestruturação produtiva, privatização acelerada, enxugamento do Estado, políticas fiscais e monetárias, sintonizadas com os organismos mundiais de hegemonia do capital como Fundo Monetário Internacional” (Antunes, 2001, p. 40). Nesse sentido, Santos e Silveira (2001, p. 302), colocam que

a prática do neoliberalismo acarreta mudanças importantes na utilização do território, tornando esse uso mais seletivo do que antes e punindo, assim, as populações mais pobres, mais isoladas, mais dispersas e mais distantes dos grandes centros e dos centros produtivos.

No caso brasileiro, a internalização dessa lógica se manifesta na relação ambígua entre motoristas parceiros e plataformas. Por exemplo, dados da Associação dos Motoristas de Aplicativos de São Paulo (AMASP, 2023) indicam que 61% dos motoristas ingressaram no setor após perda do emprego formal, combinando jornadas superiores a 10 horas diárias com remuneração variável sujeita a bônus e penalidades algorítmicas. Esse quadro ilustra a figura do “trabalhador autogerente” descrita por Abílio (2020), mas evidencia também o controle informatizado típico do circuito

superior, aproximando empiricamente a teoria dos dois circuitos⁵ ao cotidiano da uberização nas metrópoles brasileiras.

1.3 A dinâmica dos aplicativos não-hegemônicos: do território como abrigo à interiorização da técnica

Ao se identificar uma seletividade territorial baseada em critérios de prioridade de atuação que se voltam para eixos modernizados, metrópoles e centros com alta densidade de demanda, introduziu-se uma lacuna de mercado em espaços que passam a ser considerados opacos (Santos, 1994) ao serem negligenciados por grandes empresas, como a Uber. Dessa forma, como uma solução aos vácuos territoriais produzidos pelo mercado, nota-se a expansão de plataformas de caráter não-hegemônico que se adaptam à realidade socioespacial do território brasileiro, a partir de técnicas desenvolvidas primariamente em aplicativos com fluxo e capacidade estruturados em escala mundial.

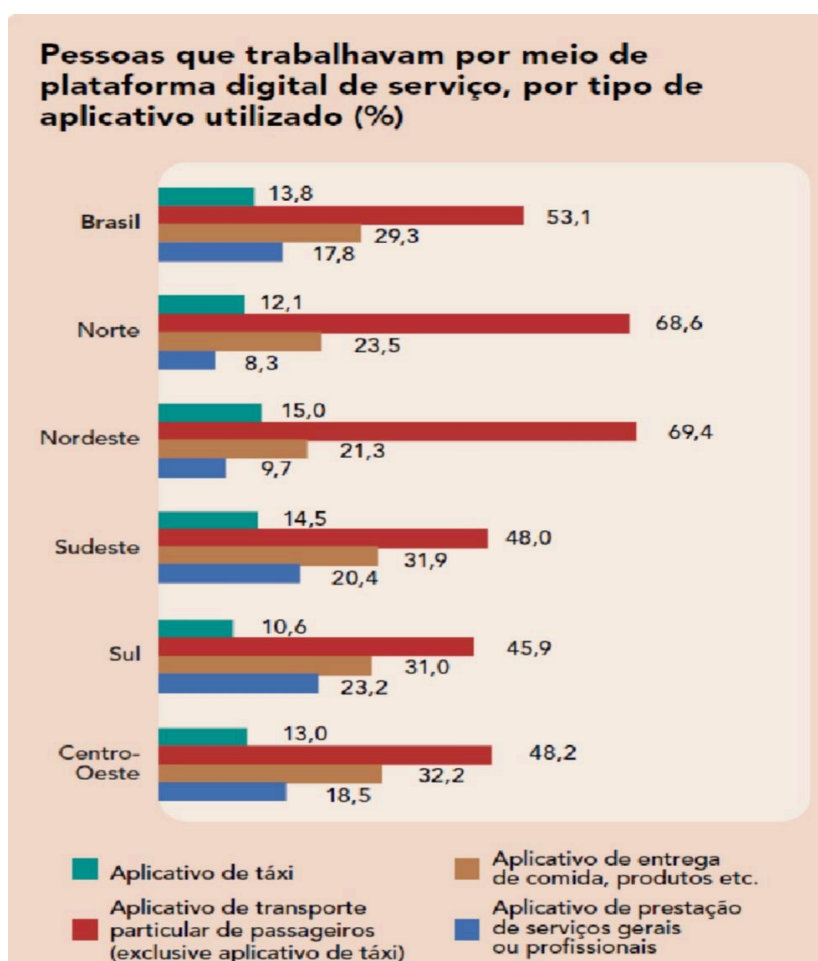
Dados do IBGE divulgados em outubro de 2025 pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) sobre o trabalho por meio de plataformas digitais, relataram o crescimento do trabalho em plataformas no país tanto em número de trabalhadores, quanto ao percentual da população ocupada no setor privado, utilizando como base de comparação o 4º trimestre de 2022 e o 3º trimestre de 2024. A pesquisa indica que, do contingente de 88,5 milhões de pessoas ocupadas⁶ em 2024, 1,7 milhão se direcionava à intermediação de plataformas digitais de serviços para a prática do trabalho, representando 1,9% da população ocupada no setor privado. Em 2022, essa população abarcava 1,3 milhão de um contingente de 85,6 milhões de ocupados (1,5% do total), evidenciando um crescimento de 25,4% no número de trabalhadores plataformizados (IBGE, 2025). Ainda, a pesquisa indica que em todas as grandes regiões, o transporte particular de passageiros (excluindo-se aplicativo de táxi)

⁵ Santos (1975, p. 38), define 2 circuitos da economia urbana baseados no nível de relação com a modernização tecnológica. O circuito superior se caracteriza por ser um resultado direto dessa modernização, se consistindo em “atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles”. O circuito inferior se trata de um resultado indireto da modernização tecnológica, onde “se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas”.

⁶ Excluem-se da amostra empregados do setor público e militares

se destaca como o serviço mais utilizado por meio das plataformas digitais, abrangendo um contingente de 964 mil pessoas que exercem a atividade. O gráfico abaixo, retirado do estudo em questão, ilustra essa informação.

Figura 5: Pessoas que trabalhavam por meio de plataforma digital de serviço, por tipo de aplicativo utilizado (%)



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2024. Retirado de PNAD Contínua (2024).

Nesse sentido, ao observar o fenômeno da ampliação de aplicativos digitais voltados para a mobilidade urbana, Leite e Oliveira (2023), destacam as adaptações às realidades hegemônicas apresentadas por plataformas que mantêm suas atuações prioritariamente situadas nas escalas regional e local, a partir da expansão do meio

técnico-científico-informacional, o que possibilita que espaços opacos “tenham seus territórios equipados com as técnicas banalizadas” (Leite; Oliveira, 2023, p. 322). Os autores colocam que a banalização das técnicas nos países subdesenvolvidos organiza-se de maneira semelhante à dialética entre circuito superior e inferior (Santos, 1979), configurando-se como uma resposta necessária às demandas humanas produzidas pelo mercado. Assim, ao analisar essas adequações, os autores destacam a natureza voltada ao estabelecimento de vínculos solidários por parte dos aplicativos que atuam em escalas geográficas reduzidas, em contraponto com a atuação hegemônica, que se baseia na padronização do funcionamento independente do contexto socioespacial, “em um processo que busca a homogeneização do planeta” (Leite; Oliveira, 2023, p. 326).

Esse processo é exposto pelos autores ao analisar a diversificação do cenário apresentado pelo setor de plataformas digitais de transporte no território brasileiro, com enfoque para o aplicativo TXS2, atuante na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e pertencente ao SINCAVIR - MG⁷. Esse aplicativo, de propriedade sindical, se diferencia da lógica difundida pelas empresas globais, sugerindo que mesmo “os espaços luminosos do território brasileiro também têm fortalecido o movimento de criação de aplicativos não hegemônicos” (Leite; Oliveira, 2023, p. 321), considerando as condições de precarização trabalhista as quais esses trabalhadores são subordinados nas grandes plataformas.

Dessa forma, com relação a expansão das plataformas locais e regionais pelo território brasileiro, os autores colocam que “paralelamente a lógica hegemônica, uma contrarracionalidade dialética se solidifica tendo em vista: i) a precarização do trabalho; ii) a exclusão de espaços opacos ou iii) necessidade de adaptação às novas tecnologias” (Leite; Oliveira, 2023, p. 326). Essas empresas, ainda segundo os autores, se formam com o intuito de fornecer alternativas à força de trabalho e aos consumidores de metrópoles e eixos de alta demanda, ou se consolidar como a solução tecnológica inovadora das pequenas e médias cidades, tratando-se então de “aplicativos que surgem para sanar a demanda criada pelos agentes hegemônicos se utilizando da técnica

⁷ Sindicato Intermunicipal dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, Taxistas e Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Minas Gerais

banalizada” (Leite; Oliveira, 2023, p.326). A partir do interesse em comum em fornecer alternativas aos aplicativos dominantes no mercado, os autores destacam a diversificação da propriedade dessas plataformas que, apesar de concentradas no âmbito privado em diferentes níveis de capitalização, vem se apresentando a partir de aplicativos de propriedade estatal, criados por prefeituras⁸, e aplicativos pertencentes à cooperativas ou sindicatos, se tratando de plataformas geridas pelos próprios trabalhadores (Leite; Oliveira, 2023). Dessa forma, ao analisar o conjunto de fatores elencados pelos autores enquanto características intrínsecas ou viáveis à atuação de plataformas de caráter não-hegemônico e atuação geográfica reduzida, é possível perceber que “os atores hegemônicos tem o território como um abrigo, buscando constantemente se adaptar ao meio geográfico local, ao mesmo tempo que recriam estratégias que garantam sua sobrevivência nos lugares” (Santos *et al.*, 2000, p. 12-13). A interpretação do uso do território por essas empresas enquanto um abrigo se define a partir do momento em que a dinâmica socioespacial do território em questão se torna essencial para a consolidação desses agentes no mercado, o que é possível perceber através do caso de empresas como a PODD, em Vitória (ES), que é gerido pela Cooperativa de Transporte Rodoviário, citada por Leite e Oliveira (2023) como um exemplo de cooperativismo de plataforma⁹ que destaca sua essência capixaba como um dos benefícios do aplicativo. Ao ressaltar o vínculo e a identidade com o território em que atua como um ponto positivo, a empresa sugere que essa característica impacte a região tanto economicamente quanto socialmente (Leite; Oliveira, 2023). Em contrapartida, empresas como a Uber, maior referência hegemônica do setor ao lado da 99, apenas replicam a técnica consolidada da qual dispõem de maneira engessada e homogênea, sem levar em conta aspectos específicos e únicos do espaço ao qual cada território se constitui. Dessa forma, do ponto de vista hegemônico em questão, o território é usado apenas como um recurso que torna possível colocar seus interesses em prática. Sobre isso, Santos *et al.*, (2000, p. 12-13) colocam que

⁸ “No aplicativo Táxi Rio, desenvolvido com apoio da Prefeitura do Rio de Janeiro, qualquer taxista legalizado pode se cadastrar e não há cobranças de taxas por corrida” (Leite e Oliveira, 2023, p. 327).

⁹ Proposto por Scholz (2016, p.78 - 79), se trata de “plataformas de cooperativismo de propriedade coletiva, possuídas pelas pessoas que geram a maioria do valor nessas plataformas, [e que] podem revigorar essa mentalidade pública inicial. O cooperativismo de plataforma pode mudar o modo como pessoas comuns pensam sobre suas relações na Internet”

Para os atores hegemônicos, o território usado é um recurso, garantia da realização de seus interesses particulares. Desse modo, o rebatimento de suas ações conduz a uma constante adaptação de seu uso, com adição de uma materialidade funcional ao exercício das atividades exógenas ao lugar, aprofundando divisão social e territorial do trabalho, mediante a seletividade dos investimentos econômicos que gera um uso corporativo do território.

No caso da plataforma abordada pelos autores, o aplicativo TXS2, que situa suas operações na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), a evidência do uso do território como um abrigo é refletida pela atuação deste enquanto propriedade de um sindicato de taxistas que já tinham seus serviços consolidados na localidade e aderiram ao formato de aplicativo digital como uma forma de modernizar a categoria e facilitar o acesso à clientes, para além dos meios tradicionais estabelecidos. Essa modernização aos moldes digitais, porém, se faz apenas como “uma alternativa aos meios convencionais, o que permite reaproximar o taxista dos usuários que foram perdidos para as grandes plataformas” (Leite; Oliveira, 2023, p. 332), sendo toda a sua estrutura operacional, “há décadas regulada junto a esfera pública, e as relações de trabalho estabelecidas com os taxistas mantidas à sua essência” (Leite; Oliveira, 2023, p. 332).

Tozi (2025, p. 465), adota a ideia de “plataformização dos pequenos”, em contraponto com um paradigma de uma homogeneização tecnológica global, delegando à ciência geográfica a tarefa essencial de dar visibilidade “à diversidade criativa de usos locais das tecnologias”. O autor define que essas iniciativas, embora dependentes da infraestrutura técnica sofisticada das redes hegemônicas (como GPS, *data centers* e sistemas operacionais), operam segundo lógicas do circuito inferior da economia urbana definido por Santos (1975), caracterizadas por baixa capitalização, organização simples, uso de tecnologias baratas e informações banais. Nesse sentido, cria-se, portanto, “um consórcio oportuno entre as limitações econômicas, as disponibilidades técnicas e as necessidades lugarizadas” (Tozi, 2025, p. 465). Dentre os exemplos citados pelo autor para ilustrar a questão, faz-se essencial a esta pesquisa, o caso de Minas Gerais, onde destaca as cidades históricas de São João del-Rei, Diamantina e Ouro Preto. O autor coloca que, para além do fato de serem cidades históricas, essas cidades têm como ponto em comum o forte apelo turístico, a presença de pólos universitários, e a ausência dos principais atores hegemônicos do setor de plataformas digitais voltadas para o transporte, a Uber e a 99. Dessa forma, as três cidades contam, inicialmente, apenas

com a atuação de aplicativos locais de transporte. Sobre Diamantina, Tozi (2025) cita as empresas Buski e Vamos Lá como as principais prestadoras do serviço, enquanto em Ouro Preto a menção se direciona aos aplicativos PAMPAM e 2V, criados por motoristas a partir da contratação dos serviços de tecnologia em São Paulo.

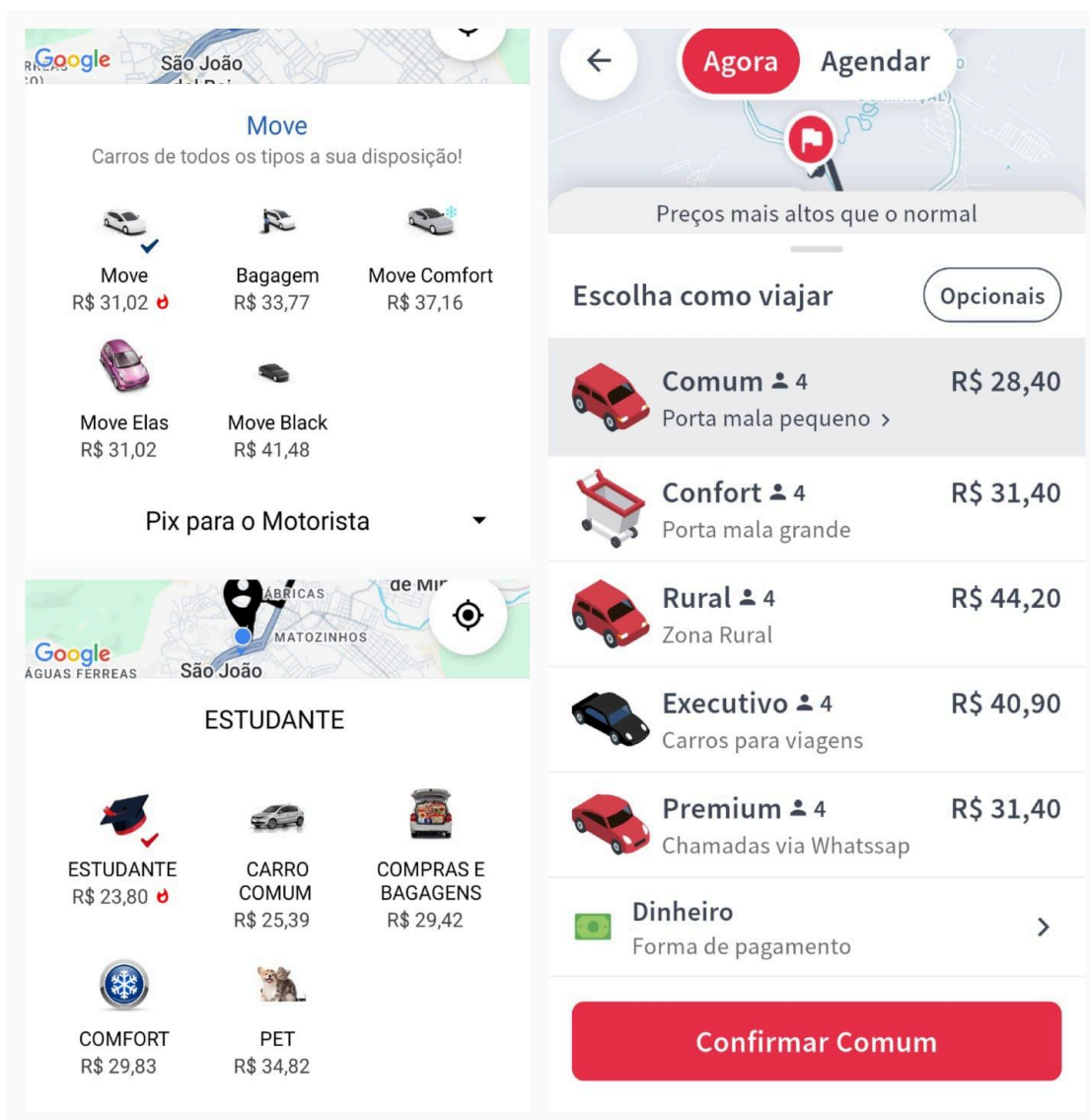
Nesse cenário, São João del-Rei se consolida como um caso paradigmático da “plataformização dos pequenos” descrita por Tozi (2025), se tratando do objeto de estudo da presente pesquisa. Considerando os fatores socioespaciais compartilhados com as cidades de Diamantina e Ouro Preto explicitados acima, a cidade desenvolveu uma dinâmica própria de mobilidade. Tozi (2022, p. 271), coloca que

Logo, o território é um fator produtivo para a extração diferencial de renda e pode-se mesmo falar das “plataformas digitais” como “plataformas territoriais” (Tozi, 2020, p. 491), pois essas corporações são dependentes do espaço historicamente construído.

Dessa forma, a partir das lacunas deixadas pelos atores globais, o que se apresentou nesse concreto-pensado foi uma diversidade de empresas locais prestadoras do serviço de transporte individual, mimetizando um modo de produção mais sofisticado, de forma local e mais simples. Nesse sentido, a psicoesfera, explicada por Santos (1994, p. 14) como “o resultado das crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo”, se reflete no desejo de se deslocar, que se antecedeu à presença das empresas nesse território. A partir da introdução da primeira empresa local em 2018, o município chegou a 2025 com 14 plataformas ativas, sendo 9 dessas de origem sanjoanense, que serão listadas e explicitadas no terceiro capítulo da presente pesquisa.

Nesse contexto, se destaca a diversidade da oferta de corridas específicas ao local, como as categorias destinadas ao meio rural, corridas com desconto para estudantes e a modalidade premium, oferecida por uma dessas plataformas, que fornece o serviço a partir de solicitações de corrida via Whatsapp que são redirecionadas através de inteligência artificial para motoristas da plataforma. Esta última modalidade foi desenvolvida, segundo entrevista concedida pelo representante da empresa, com o intuito principal de facilitar o acesso de pessoas com pouco domínio do uso de aplicativos de celular (cita idosos, como exemplo).

Figura 6: Modalidades de corridas específicas



Fonte: Elaboração própria, 2025

A proliferação de modalidades específicas de corrida não responde apenas a uma lógica específica de nicho, mas reflete a imposição de um novo tipo de poder, de natureza simbólica, influenciada pela disseminação dos meios de comunicação em massa, que não atua apenas pela força física ou econômica, mas pela capacidade de criar e circular representações da realidade (Ribeiro; Piquet, 1991). Dessa forma, as modalidades específicas tratam-se também da consolidação de uma psicoesfera, onde o primeiro agente do setor a atuar na cidade foi uma empresa local, e não uma *Big Tech*,

visto que o desejo se antecede à tecnoesfera. Essa consolidação legitima a técnica como mediadora fundamental das relações sociais no espaço banal, “isto é, o espaço de todos os homens, de todas as firmas, de todas as ações - numa palavra, o espaço geográfico” (Santos 1994 p. 26). Nesse sentido, Ribeiro e Piquet (1991, p. 268) colocam que

Essa psicoesfera produz a busca social da técnica e a adequação comportamental à interação moderna entre tecnologia e valores sociais. Alguns setores produtivos parecem alimentar, com especial ênfase, os processos culturais de consolidação dessa psicoesfera, conformando verdadeiros polos emissores de valores.

A flexibilidade demonstrada pelos aplicativos locais ao oferecerem serviços como o transporte rural ou descontos para estudantes exemplifica a transição teórica apontada por Ribeiro e Piquet (1991) como o declínio da ideia de planejamento e a ascensão da noção de gestão caracterizada pela agilidade, fluidez e, fundamentalmente, pela capacidade de identificação antecipatória das oportunidades de lucro. Dessa forma, quando a tecnologia se torna autóctone, ela se diversifica, fugindo daquilo em que Gaudin (1978) explicita como endurecimento tecnológico apresentado por grandes corporações hegemônicas. O autor esclarece essa noção em três etapas:

[...] primeira etapa: escolhemos o modelo “mais” rentável; segunda etapa: para produzir esse modelo em larga escala, a fim de substituí-lo aos modelos concorrentes, constrói-se uma ferramenta específica, suprimindo intervenções humanas; terceira etapa: restaura-se uma variedade artificial, criando linhas com a ferramenta por meio da adição de acessórios, modos e variações chamativas de embalagens. A partir daí, surgem consequências: 1) um crescimento pouco inovador, multiplicação de um objeto, mas redução da diversidade das técnicas; 2) um aumento no tamanho do instrumento de produção em detrimento de sua flexibilidade: o instrumento torna-se rígido, passando a produzir apenas uma única linha; 3) uma contribuição para a retirada do ser humano do local de produção, juntamente com uma transformação de competências: substituição de tarefas de monitorização e programação por maquinaria especializada (Gaudin, 1978, p. 173, tradução nossa)

Diferente das grandes plataformas globais, que operam mediante verticalidades rígidas e muitas vezes cegas às especificidades das cidades fora do padrão de metrópole em que operam, os gestores locais de São João del-Rei utilizam as Novas Tecnologias de Informação e Comunicação (NTICs) para estabelecer cadeias ágeis de influência. Segundo Ribeiro e Piquet (1991, p. 272), as cadeias de influência necessitam ter sua “materialidade e conjunto de impactos sociais e culturais interpretados, já que se situam além da compreensão tradicionalmente permitida, por conceitos como: modo de vida,

identidade cultural ou região”. Esses agentes penetram nas rugosidades do território onde o transporte público é falho (zona rural) ou onde a renda é escassa (estudantes), não por uma lógica de serviço público, mas por uma gestão eficiente das carências. Conforme Ribeiro e Piquet (1991), esses meios técnicos tendem à desorganização, de forma que organizam o mercado e a extração de excedentes para os detentores do software (em Jundiaí ou Rio de Janeiro) e para os gestores locais, mas se apropriam das solidariedades tradicionais, convertendo a carona ou o favor vizinhal em mercadoria tarifada e mediada por algoritmos.

A introdução da modalidade “premium”, com corridas solicitadas através de conversa com inteligência artificial no Whatsapp, revela a indissociabilidade entre tecnoesfera e psicoesfera, conforme discutido por Kahil (2010). A tecnoesfera (o sistema de objetos técnicos: o smartphone, o aplicativo, a rede de dados) não se sustenta sem uma psicoesfera (o sistema de crenças, desejos e hábitos) que a legitime.

Em São João del-Rei, observa-se a naturalização de uma racionalidade instrumental, onde a interação com uma IA para o deslocamento físico se torna símbolo de status e modernidade, um espírito de época (*Zeitgeist*) que molda o comportamento local. Assim, Kahil (2010, p. 480) ao questionar de que maneira a configuração paradoxal da racionalidade dominante consegue, na atualidade, criar mecanismos que legitimam os sistemas de ordenação e uso corporativo do território, alerta, a partir de Safatle (2008), para o cinismo ou a falsa consciência esclarecida que permeia essas soluções de mercado. No cenário local, a criação de categorias como a modalidade “Elas”, oferecida por outra plataforma local, em que as corridas são realizadas por motoristas do sexo feminino para clientes do sexo feminino, é um claro reflexo desse processo, mesmo que não advindo de uma realidade hegemônica. Nesse sentido, problemas estruturais graves, como a insegurança pública e a violência de gênero, não são enfrentados politicamente como questões de direito, mas são geridos tecnicamente como nichos de mercado. A plataforma oferece uma solução privada (e paga) para um medo coletivo, operando um uso corporativo do território onde a segurança se torna um produto, transformando o cidadão em cliente.

Dessa forma, como explicitado acima, os fatores sociais e espaciais que compõem o contexto territorial local se fazem essenciais à maneira com que essas

empresas posicionam sua atuação e aprimoram as técnicas advindas do circuito superior. Assim, no próximo capítulo será apresentado um panorama da área de estudo, trazendo detalhes desde seu período de urbanização, datada do período colonial, até a consolidação das especificidades que direcionam o uso do território hoje.

CAPÍTULO 2 - HIERARQUIA, CENTRALIDADE E ARRANJO POPULACIONAL: A INSERÇÃO DE SÃO JOÃO DEL-REI NA REDE URBANA BRASILEIRA

O processo de povoação da região hoje denominada São João del-Rei foi iniciado durante o século XVII a partir dos bandeirantes que circulavam no entorno da bacia do Rio das Mortes, este sendo responsável por passagem de embarcações, chamado “Porto Real” e o qual se demonstrou de grande potencial aurífero. O paulista Tomé Portes del Rei, vindo de Taubaté, se instalou na região dando início ao primeiro arraial. A região era situada de grande importância visto o seu ponto estratégico enquanto ligação entre as minas do Carmo, Ouro Preto e Sabará e os Sertões do Caeté (IBGE, 1959).

A partir de 1703 a localidade passou a atrair viajantes de diversos locais, chamando a atenção mesmo dos próprios portugueses, após a descoberta de potenciais veios de ouro, dando início ao então chamado arraial do Rio das Mortes. Passou a se chamar Vila de São João del-Rei a partir de 8 de julho de 1713, tendo recebido esse nome como uma homenagem a D. João V e Tomé Portes del Rei. Em 8 de dezembro do mesmo ano teve sua categoria elevada à município, passando à sua denominação atual, São João del-Rei (IBGE, 1959).

Durante o século XIX, São João del-Rei se tornou um polo comercial e financeiro, concretizando-se enquanto referência política e econômica e exercendo grande influência na região, visto que naquela época se situava enquanto sede da Comarca do Rio das Mortes (Graça Filho, 2002 citado por Tavares, 2011, p. 2). Essa posição de destaque administrativo e econômico foi favorecida também por sua localização geográfica, sendo um ponto de proximidade com a cidade do Rio de Janeiro, naquela época a capital federal do país, o que impulsionou sua colocação enquanto entreposto comercial, onde se apropriava “do excedente de gêneros alimentícios produzidos na região circunvizinha, como toucinho e couro, panos e outras mercadorias que eram escoadas para a capital federal” (Tavares, 2011, p. 2).

Na cidade, se viu aflorar um grupo que, embora pequeno, viria a ser uma poderosa elite vinculada a questões comerciais e financeiras, principalmente no que se diz respeito “às atividades ligadas à agroexportação e, mais para o final dos Oitocentos, à industrialização na Zona da Mata e no Rio de Janeiro” (Carneiro, 2009, p. 4). Essa elite, no final do século XIX, segundo Tavares (2011), contribuiu para uma diversificação da economia no sentido em que investiram parte de seus bens acumulados na industrialização da cidade, visando a melhoria das condições de transporte e aderindo a iniciativas de fomento aos setores têxtil e alimentício. Nesse movimento, foram criadas a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (1881), a Companhia Industrial Sanjoanense (1891) e a Cia. Agrícola Industrial Oeste de Minas (1891).

A arquitetura da cidade também reflete os investimentos desta seleta parcela da população, onde construções luxuosas inspiradas na estética francesa passaram a fazer parte do cenário, de forma a seguir a tendência ditada pela *Belle Époque*.

Com a criação da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas se destaca um sentimento de progresso entre os habitantes da cidade, visto que esta foi a primeira companhia ferroviária de Minas Gerais. Trazendo os ares da industrialização para a cidade, a máquina, de acordo com Tavares (2011), vislumbrava “um novo tempo em São João del-Rei, atraía os olhares dos cidadãos e prometia possibilidades inéditas, prometia abolição do tempo e do espaço pela mediação crescente da velocidade”.

Segundo Aguiar; Santos, B. H. e Santos, D. N. (2014), a implantação da ferrovia acarretou diversas melhorias nos serviços urbanos e impactou diretamente na expansão da malha urbana. O crescimento urbano transformou o território e proporcionou a descentralização urbana para o que era ainda considerado zona rural da cidade (Arraial do Matosinhos e Várzea do Marçal) (Aguiar; Santos, B. H. e Santos, D. N., 2014, p. 861). Nessas áreas a população era constituída basicamente por operários, sendo grande parte de origem da imigração italiana, tendo suas residências instaladas longe do centro da cidade. A expansão urbana em São João del-Rei se intensifica após a chegada das indústrias têxteis, onde foram construídas habitações para os operários ao redor dessas indústrias, formando-se diversas vilas operárias e dando origem ao que hoje vem a ser o bairro Fábricas (Aguiar; Santos, B. H. e Santos, D. N., 2014, p. 861).

São João del-Rei teve sua economia despontada durante o século XIX, tomando lugar de destaque enquanto polo regional e se tornando a cidade mais rica de Minas Gerais (Pereira, 2009, p. 30). Ainda, segundo Gaia Sobrinho (1997), a industrialização da cidade seguiu forte até meados do século XX, com destaque para a década de 1930, onde um sentimento de “otimismo” comercial e industrial pairou sobre a população são-joanense, tendo sido naquela década a afirmação de São João del-Rei enquanto polo de produção de têxteis, com a instalação de diversas indústrias do ramo na cidade.

Apesar do predomínio da sensação de otimismo comercial e industrial, sentimento este que, segundo Tavares (2011), era muito reforçado pela periodicidade dos jornais locais que se empenhavam em destacar o progresso que avançava sobre a cidade, observa-se a partir de meados do século XX uma gradual redução de sua influência econômica. Visto o crescimento de outros pólos de influência em Minas Gerais, como Belo Horizonte e Juiz de Fora e medidas tomadas pelo Governo Kubitschek, como o fomento ao transporte rodoviário e enfraquecimento das ferrovias, esses fatores se deram de modo a “ameaçar a posição hegemônica de São João del-Rei como centro regional” (Cota e Diório, 2014, p. 74).

Esse movimento acarretou em uma “diversificação das atividades, especialmente com a valorização dos serviços de educação e saúde, como opção para a cidade manter certa influência política e econômica regional” (Pereira, 2009, p. 38 citado por Cota e Diório, 2014, p. 74). Ainda segundo as autoras, a partir da década de 1940 houve uma ascensão no número de instituições voltadas ao ensino e à saúde se instalando na cidade de São João del-Rei. Dentre essas, se destaca o Instituto de Filosofia e Pedagogia da Faculdade Dom Bosco (1948), sendo uma das instituições que viriam a constituir a UFSJ futuramente e, também, a ampliação da Santa Casa de Misericórdia (1943) e instalação do Hospital Nossa Senhora das Mercês (Cota e Diório, 2014).

Durante a segunda metade do século XX, ocorreram diversas mudanças na paisagem e dinâmica urbana da cidade de São João del-Rei, como a expansão da área povoada para o leste (Colônia do Marçal) e para o Oeste (Tijuco), além do aumento da ocupação urbana em bairros localizados nas encostas próximas ao centro, como Bonfim, Guarda-Mor, Senhor dos Montes e também do bairro Fábricas (Cota e Diório, 2013). Dado esse momento, de acordo com as autoras, consolidou-se durante a década de 1960

um processo de periferização a partir da instalação da população desprovida de renda em locais irregulares.

Segundo Oliveira e Toledo (2014), a cidade de São João del-Rei se difere em sua dinâmica de urbanização no sentido em que, durante a década de 1970, o município já possuía uma população urbana que girava em torno de 85% do total, enquanto o Estado de Minas Gerais atingia apenas 53% de sua população na zona urbana, e o Brasil alcançava 55%. Essa diferenciação do padrão brasileiro da época evidencia os impactos da intensa industrialização ocorrida no município durante os séculos anteriores, de forma a influenciar os moldes da economia e antecipar a urbanização no território são-joanense.

São João del-Rei ocupa, hoje em dia, lugar de destaque regional, visto sua influência enquanto pólo comercial e principalmente educacional para a região do Campo das Vertentes.

2.1 – São João del-Rei enquanto polo regional

A cidade de São João del-Rei, como explicitado acima, vem desde o período colonial ocupando lugar de destaque enquanto pólo econômico e comercial, passando também por intenso processo de industrialização entre os séculos XIX e XX, de forma a manter sua importância e influência regional. Esse processo culminou em uma evolução acelerada da urbanização do município quando comparado ao restante do estado de Minas Gerais e do Brasil, transformando a cidade em Sede da Região Imediata, e tornando-se ponto de referência de serviços como educação, comércio, saúde, insumos, dentre outros para toda a região ao redor.

Cota e Diório (2014, p. 74) afirmam que atualmente a cidade

[...] tem a função de um centro urbano-regional e articulador do território, e vem apresentando, desde 2002, um crescimento acelerado e com forte especulação imobiliária, incentivado, em grande parte, (mas não exclusivamente), pela ampliação da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), com a criação de novos cursos pelo Programa Reuni, a partir de 2007.

Nesse sentido, Santos, B. H. (2017, p. 92) afirma que

[...] o critério demográfico adotado pelo IBGE não é relevante no caso de São João del-Rei, uma vez que uma cidade média não deve ser caracterizada somente pelo seu tamanho populacional, mas também pelo papel que desempenha na rede urbana, sua funcionalidade urbana (indústrias, comércio e serviços), a relação com a região onde está situada, a complexidade dos equipamentos urbanos e a infraestrutura que dispõe.

Em trabalho publicado em 2014, Cota e Diório propõem analisar São João del-Rei enquanto cidade intermediária – mesmo que, como dito anteriormente, sua classificação oficial seja de pequeno porte – a partir de dados do IBGE, em sua base intitulada REGIC (Região de Influência das Cidades), publicada no ano de 2007. Essa base de dados “tem o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das cidades” (Região de Influência das Cidades, IBGE 2018, p. 11). A partir da identificação desses centros, são estabelecidas suas principais linhas de influência, definidas através da análise de sua atuação em conexão com outras cidades, considerando seus principais vínculos e interações.

No estudo publicado em 2007 pelo IBGE, a rede urbana brasileira foi dividida em uma série de categorias a partir de critérios que definem o nível de hierarquia de um centro urbano ao visar fatores como a função da gestão do território, que se refere a localização dos Poderes Executivo e Judiciário e à localização da sede de empresas; e a intensidade de relacionamentos com demais municípios da região, variável essa definida pelo número de vezes em que o município em questão é citado no questionário de pesquisa enquanto ponto de referência para atividades e serviços.

Nesse contexto, São João del-Rei era classificada enquanto centro sub-regional B (79 cidades, medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos), fazendo parte da rede urbana vinculada à metrópole Belo Horizonte, e contando com 13 centros locais diretamente vinculados ao seu centro sub-regional, sendo esses: Conceição da Barra de Minas, Coronel Xavier Chaves, Lagoa Dourada, Madre de Deus de Minas, Nazareno, Piedade do Rio Grande, Prados, Resende Costa, Ritópolis, Santa Cruz de Minas, São Tiago, São Vicente de Minas e Tiradentes. Esses municípios fazem parte dessa configuração por possuírem maior intensidade de relacionamentos com a cidade de São João del-Rei, ou seja, visarem frequentemente o município como destino de suas atividades e serviços. Para além desses, Cota e Diório (2014) identificaram outros 15

municípios que mantinham relações diretas com a cidade de São João del-Rei em pelo menos um aspecto, sendo a procura por educação ou formação profissional, mencionada por 12 desses. Com relação a isso, as autoras colocam que “o município também polariza municípios de menor porte, a maioria situada em suas proximidades, conformando, também, sua área de influência: é realmente uma rede que se tece” (Cota e Diório, 2014, p. 75).

Assim, segundo as autoras, é possível perceber que a cidade de São João del-Rei está de fato cumprindo um posto enquanto cidade intermediária na rede urbana em que se insere, visto como funciona a dinâmica aplicada em suas “relações de distribuição, atração, promoção de serviços e fluxos de pessoas que estabelece com municípios vizinhos e com outros centros de mais alto nível da hierarquia” (Cota e Diório, 2014, p. 79), dentre outros fatores que contribuem para a polarização de seu entorno.

Ainda, as autoras afirmam que

[...] uma vez que a dimensão (quantitativa ou demográfica) da cidade não é mais a informação-chave para a caracterização ou classificação das cidades, já que o modo pelo qual ela se articula dentro de seu sistema urbano, suas características peculiares, funções e relações desenvolvidas aparecem como quesitos mais importantes e dinâmicos a serem analisados, julgamos pertinente classificar São João del-Rei como uma cidade *intermédia/intermediária*, adjetivo que valoriza suas características e reafirma sua função dentro de sua rede urbana (Cota e Diório, 2014, p. 82).

Dada a análise feita por Cota e Diório (2014) do contexto apresentado pelo IBGE no estudo REGIC 2007, faz-se necessária a análise do que se apresentou em sua publicação mais recente do mesmo estudo, o REGIC 2018.

Na atualização apresentada em 2018, o município de São João del-Rei sobe de categoria e passa agora a se classificar enquanto um Centro Sub-Regional A. Essa categoria abarca 96 cidades, com média de 120 mil habitantes, sendo um grupo formado majoritariamente por cidades que, segundo a classificação do IBGE, são consideradas médias (população entre 100 mil e 500 mil habitantes).

Além de estar vinculado ao Arranjo Populacional de Belo Horizonte, a metrópole com maior influência e hierarquia na região, São João del-Rei, a partir da publicação de 2018, é destacada por ter seu próprio Arranjo Populacional, denominado como Arranjo Populacional de São João del-Rei, onde se encontram os municípios de

São João del-Rei, Coronel Xavier Chaves, Tiradentes e Santa Cruz de Minas, sendo esses os que mantêm maior relação e sofrem maior influência do município em questão. Dessa forma, fazem parte da Matriz de Ligações, ou Região de Influência, do Arranjo Populacional de São João del-Rei os municípios de Barroso, Conceição da Barra de Minas, Dolores de Campos, Lagoa Dourada, Madre de Deus de Minas, Nazareno, Piedade do Rio Grande, Prados, Resende Costa, Ritópolis, São Tiago e São Vicente de Minas, todos esses mantendo níveis de ligações diretas com São João del-Rei e seu Arranjo Populacional.

Ainda, constam no estudo, relações e ligações entre Arranjos Populacionais e municípios e o Arranjo Populacional de São João del-Rei, que podem ser somente por uma via, ou por via dupla, onde há a reciprocidade de ligações e relações entre os municípios/Arranjos Populacionais e o Arranjo Populacional de São João del-Rei.

Na tabela abaixo se encontram listadas as cidades e Arranjos Populacionais que estabelecem ligações recíprocas com o AP São João del-Rei.

Tabela 2: Municípios e APs que possuem ligações recíprocas com o AP São João del-Rei

Barroso ↔ AP São João del-Rei
Lagoa Dourada ↔ AP São João del-Rei
Resende Costa ↔ AP São João del-Rei
Ritópolis ↔ AP São João del-Rei
AP Barbacena ↔ AP São João del-Rei

Fonte: Base de dados Ligações entre Cidades, REGIC 2018 – IBGE. Elaboração própria.

Com relação aos fatores de atratividade de pessoas para o município de São João del-Rei, são destacados o deslocamento em busca de ensino superior e o deslocamento relacionado a atividades culturais. Segundo a publicação do REGIC 2018, é evidente o fato de que “houve grande modificação do panorama em todo o Território Nacional, dado pelo espriamento de universidades públicas e privadas para além das grandes Capitais e Metrôpoles, abarcando também as cidades médias” (IBGE, REGIC 2018, p. 98). Nesse sentido, destacam-se cidades “de hierarquia urbana intermediárias que figuram como principal grupo, principalmente as que abrigam importantes centros

universitários, sedes de institutos federais de educação e polos de Educação a Distância” (IBGE, REGIC 2018, p. 98). Nesse contexto, chama a atenção a difusão de cidades que configuram a dinâmica acima explicitada tanto nos estados do Nordeste, quanto em diversas cidades de Minas Gerais.

São João del-Rei é um claro exemplo desse processo, estando destacada na 21ª posição do ranking das 30 cidades brasileiras com centralidade definida especificamente por deslocamentos para cursar o ensino superior em 2018, como mostra a tabela abaixo.

Tabela 3 – Cidades com centralidade definida especificamente por deslocamentos para cursar o ensino superior - 2018

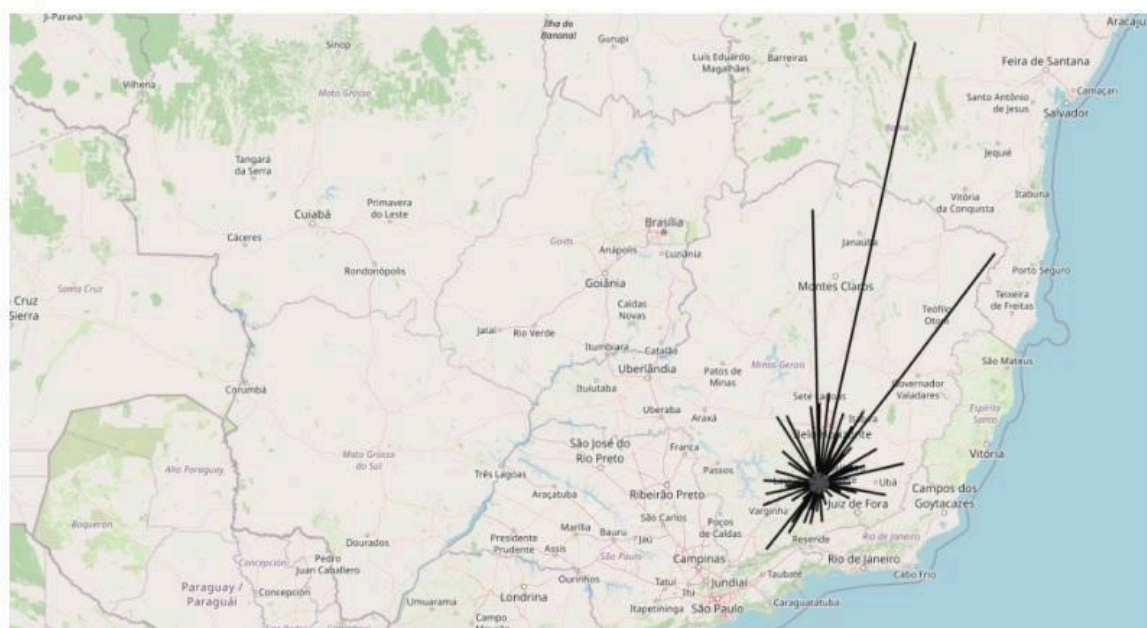
Ranking	Cidades	Centralidade temática (IAT - IA)	Ranking	Cidades	Centralidade temática (IAT - IA)
1	AP Sobral/CE	648 131,2	16	AP São Carlos/SP	288 771,1
2	AP Viçosa/MG	549 446,7	17	AP Pelotas/RS	276 210,2
3	AP Santa Maria/RS	479 954,9	18	AP Patos/PB	268 872,0
4	Paripiranga (BA)	460 703,2	19	Montes Claros (MG)	262 483,3
5	AP São Luís/MA	411 765,7	20	Vitória de Santo Antão (PE)	259 093,9
6	AP Juiz de Fora/MG	380 973,3	21	AP São João del-Rei /MG	246 153,1
7	Ouro Preto (MG)	330 698,9	22	Quixadá (CE)	245 426,7
8	Alfenas (MG)	315 485,8	23	Feira de Santana (BA)	239 289,7
9	AP Campina Grande/PB	313 906,3	24	AP Teresina/PI	236 434,0
10	AP Maringá/PR	312 947,6	25	AP Itaúna/MG	227 185,2
11	Caruaru (PE)	304 333,4	26	Castanhal (PA)	226 731,7
12	Manaus (AM)	298 778,5	27	AP Aracaju/SE	220 526,5
13	Cajazeiras (PB)	295 595,5	28	Anápolis (GO)	213 860,4
14	AP Campos dos Goytacazes/RJ	291 631,0	29	AP Araraquara/SP	213 504,2
15	Itabuna (BA)	289 410,1	30	AP Itu - Salto/SP	207 946,1

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 2018. (REGIC 2018, p. 98)

A Figura 7 destaca o deslocamento em busca de ensino superior na região do Arranjo Populacional de São João del-Rei.

Figura 7: Deslocamento por Ensino Superior - São João del-Rei

Regiões de Influência das Cidades - PGI



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), REGIC 2018 – Mapa Interativo

Com relação ao deslocamento por atividades culturais, segundo a metodologia utilizada pelo REGIC 2018, a intenção foi não limitar a análise apenas a equipamentos especializados como cinemas e museus, mas também incorporar manifestações culturais como festas e shows como motivos de atração e deslocamento para determinadas localidades (IBGE, REGIC 2018, p. 126). Dessa forma, é possível identificar manifestações intrínsecas a determinados municípios e que se mostram importantes para seus moradores, “considerá-las significa incorporar diferentes dimensões das relações espaciais na construção da rede urbana” (IBGE, REGIC 2018, p. 126).

Na análise, “a distância média de deslocamentos foi a menor dentre todas as temáticas indagadas no questionário (apenas 67km para o conjunto do País), tornando visíveis diversas centralidades entre Cidades de menor porte em todo o País” (IBGE, REGIC 2018, p. 126). Dessa forma, “as cidades que tiveram atração para atividades culturais muito superior à exercida para os demais temas estão listadas na Tabela 35” (IBGE, REGIC 2018, p. 126). O Arranjo Populacional de São João del-Rei encontra-se na 12ª posição do ranking demonstrado na tabela acima mencionada e abaixo colocada.

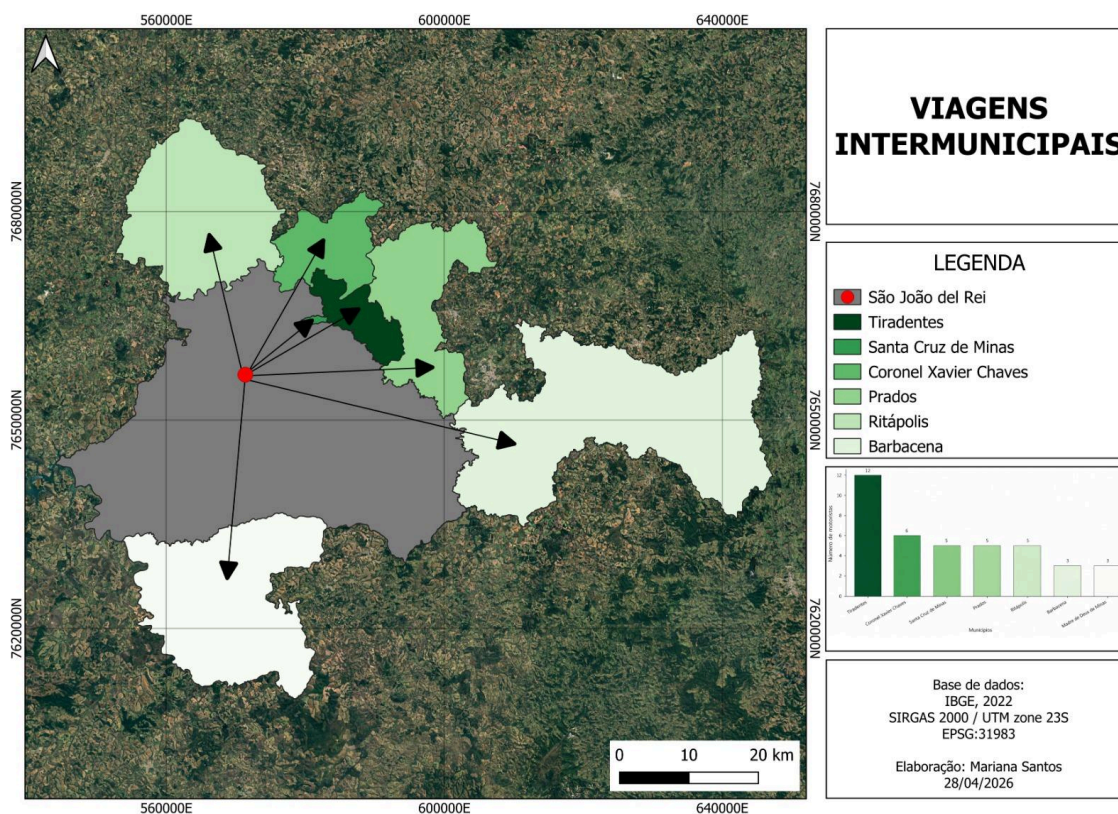
Tabela 4: Cidades com centralidade definida especificamente por deslocamentos para atividades culturais - 2018

Ranking	Cidades	Centralidade temática (IAT - IA)	Ranking	Cidades	Centralidade temática (IAT - IA)
1	Parintins (AM)	272 014,3	16	Senhor do Bonfim (BA)	113 219,9
2	AP Cabo Frio/RJ	259 471,2	17	Patos de Minas (MG)	111 303,5
3	AP Ribeirão Preto/SP	236 979,5	18	Vitória da Conquista (BA)	109 646,8
4	Garanhuns (PE)	226 364,5	19	Pará de Minas (MG)	109 448,4
5	AP Caldas Novas/GO	209 073,6	20	AP Santa Maria/RS	106 625,2
6	Caruaru (PE)	195 982,6	21	Poços de Caldas (MG)	104 637,5
7	Porto Seguro (BA)	190 180,2	22	Paraty (RJ)	103 705,6
8	AP Toledo/PR	185 409,9	23	AP Ourinhos/SP	103 574,9
9	AP Itajaí - Balneário Camboriú/SC	167 595,2	24	Serrinha (BA)	101 997,4
10	AP Juiz de Fora/MG	155 785,7	25	Governador Valadares (MG)	100 203,4
11	AP Santa Cruz do Sul/RS	132 320,9	26	Jaguariúna (SP)	100 017,1
12	AP São João del-Rei/MG	123 253,8	27	Araçatuba (SP)	98 104,8
13	AP Sorocaba/SP	121 088,4	28	AP Ponta Grossa/PR	95 647,6
14	Ubajara (CE)	121 055,4	29	AP Pelotas/RS	94 891,1
15	Parnaíba (PI)	114 464,0	30	AP Lorena/SP	93 860,7

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades 2018. (REGIC 2018, p. 126)

A centralidade e a composição do Arranjo Populacional apontadas pelo estudo da REGIC 2018 não se restringem aos dados estatísticos, materializando-se concretamente na dinâmica cotidiana da mobilidade local. A intensa articulação de São João del-Rei com os municípios de seu entorno gera uma demanda constante de deslocamentos em busca de comércio, lazer e serviços. Como um reflexo dessa influência regional, o setor de transporte por aplicativos absorve parcela significativa desses fluxos diários. A Figura 8 ilustra empiricamente essa realidade ao espacializar as viagens intermunicipais mais frequentes realizadas pelos motoristas das plataformas analisadas na presente pesquisa. O mapa evidencia que a integração regional delimitada pelo IBGE se confirma no território usado, demonstrando como esses aplicativos atuam como vetores fundamentais na articulação diária e na fluidez dessa rede urbana local.

Figura 8: Mapa - Viagens Intermunicipais



Fonte: IBGE, 2020 e dados das entrevistas. Elaboração: Mariana Santos Freitas.

O Arranjo Populacional de São João del-Rei, mais especificamente as cidades de Tiradentes e São João del-Rei, fazem parte do fortíssimo nicho turístico das chamadas cidades históricas de Minas Gerais. São municípios nacionalmente (e internacionalmente) conhecidos pelo seu riquíssimo patrimônio histórico, herança concreta e imaterial do período colonial do Brasil. Essas cidades dispõem de imponente conjunto arquitetônico composto por igrejas de características barrocas que contam com obras de enorme importância artística e histórica, construídas por ícones do período, como o artista e escultor Antônio Francisco Lisboa, o conhecido Mestre Aleijadinho. Essas obras e igrejas, além da beleza, contam e carregam consigo grande parte da história e formação do país, refletindo todo o contexto que ali se passava durante o chamado ciclo do ouro.

Ainda no sentido arquitetônico, os centros históricos com suas fachadas e construções de grandes casarões preservadas, remontam ao que seria o cotidiano e a

vida que ali se passaram nos últimos séculos, de forma que essas cidades passam a ser consideradas como uma aula de história do Brasil a céu aberto. Essa rica composição urbana que difere dos atuais, e cada vez mais comuns, modernos centros urbanos do país, acaba por atrair turistas de diversos perfis, mas que geralmente possuem um ponto de interesse em comum: a fuga de um cotidiano caótico de grandes cidades.

Além do turismo histórico e religioso, que conta com diversas festividades ao longo do ano, aumentando assim ainda mais o interesse turístico, a região também conta com abundante e exuberante patrimônio natural, sendo cercada por serras com diversas trilhas e cachoeiras que atraem cada vez mais pessoas para a prática do ecoturismo e de esportes de aventura, como o *trekking* e a escalada. O enorme potencial turístico, com ampla gama de opções de forma a agradar diversos perfis de turistas, contribui e impulsiona para que a região desenvolva seus equipamentos e estrutura para acomodação dessas pessoas. A região é hoje considerada como um polo gastronômico e cultural, contando com diversos restaurantes e promovendo vários festivais – esses geralmente em Tiradentes – ao longo do ano, como o Festival de Cultura e Gastronomia de Tiradentes, a Mostra de Cinema de Tiradentes, e o Festival de Fotografia de Tiradentes – Foto em Pauta, festivais esses que se mostram de grande relevância no cenário da cultura nacional e que atraem visitantes de todo o Brasil e do mundo, dentre outros que ali também ocorrem anualmente.

A distância de apenas 12 km que separam as duas cidades, e o tradicional e disputado passeio de Maria Fumaça que acontece diversas vezes por dia, e liga as duas cidades por trajeto que passa pelo que era a antiga Estrada Real, estabelecem então um intenso e constante trânsito de turistas (além de moradores) indo e vindo das respectivas cidades aqui mencionadas.

Além dos fatores aqui elencados, Santos, B. H. (2017, p. 143) ressalta que os sistemas bancários e financeiros, tanto estatais quanto privados, o sistema de saúde privado e serviços médicos especializados, a educação privada em todos os níveis de ensino, as grandes redes varejistas presentes no município, a disponibilidade de equipamentos de lazer e a presença de escritórios vinculados à grupos de comunicação e a mídia regional, se destacam dentre os principais serviços apresentados pelo município de São João del-Rei. Segundo o autor, na cidade se encontram diversas sedes de órgãos

públicos, “como o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), a Superintendência Regional de Ensino (SRE) e Gerência Regional de Saúde (GRS); além de escritórios da companhia de distribuição de energia elétrica” (Santos, B. H., 2017, p. 144).

Dessa forma,

[...] a oferta destes serviços em uma escala (micro) regional possibilita que São João del-Rei se torne suscetível a expansão das técnicas, que são caracterizadas pela implantação de novos objetos técnicos devido à nova dinâmica econômica do município, atraindo para si populações externas a sua área de influência em busca de serviços e produtos, ressaltando sua importância regional na sua microrregião e no contexto urbano de Minas Gerais (Santos, B. H., 2017, p. 147).

Silveira (2002) evidencia a incapacidade das cidades médias em serem entendidas por si só, partindo então de sua inclusão “no movimento da totalidade, aquele que Jean-Paul Sartre (1979) se referia como totalização” (Silveira, 2002, p. 11). A autora coloca então que, para uma análise que possibilite captar essa totalidade e seus processos, faz-se necessário o entendimento do espaço enquanto fator para compreensão dessas formações urbanas, indo para além da constituição material deste objeto de estudo. Dessa forma, ao buscar

[...] entender o mundo a partir das coisas específicas, a partir dos fragmentos, poderíamos opor uma visão mais universalista centrada no descobrimento das lógicas contraditórias de um território feito de objetos e de ações (Santos, 1996). A unidade dessa compreensão provém da teoria e de seus esquemas para apreender a realidade, que corresponde à unidade do mundo refazendo-se, a cada dia, nos lugares (Silveira, 2002, p. 11).

Ainda, de forma a entender o movimento da totalidade, exige-se uma periodização dos eventos, buscando-se assim “cindir o tempo e dar valor aos dados materiais e organizacionais de cada momento histórico” (Silveira, 2002, p. 12). Logo, São João del-Rei, a partir da análise de todas as especificidades acima descritas, construídas desde seu processo de povoação e urbanização acelerada – quando comparada ao restante do estado de Minas Gerais e ao Brasil –, até a forma como sua dinâmica socioespacial se organiza hoje, vindo a ser um ponto de referência em diversos setores para cidades próximas, ou enquanto atrativa para pessoas provenientes de todo o país no sentido da busca pela educação, ou pelo interesse turístico, pode ser então compreendida enquanto uma cidade média, sendo o espaço vivido, utilizado e especializado, seu principal meio de transformação e produção.

2.2 – A Universidade enquanto fator de atração populacional

A proeminência de São João del-Rei como polo educacional, identificada na REGIC 2018 como fator determinante para a atração de fluxos regionais, não é um fenômeno isolado, mas reflexo de um movimento estrutural de desconcentração da oferta de ensino superior no Brasil analisado por Soares e Lobo (2017). Os autores demonstram que a flexibilização regulatória (LDB¹⁰ de 1996) e as políticas de financiamento e expansão (FIES, PROUNI e REUNI) fomentaram a emergência de novas centralidades no interior do país, permitindo que cidades fora do eixo metropolitano assumissem papéis de referência na rede urbana. Embora Soares e Lobo (2017), baseados pela REGIC 2007, apontem que as Capitais Regionais tenham sido as principais beneficiárias desse processo, eles destacam que os Centros Sub-Regionais - categoria na qual São João del-Rei se insere - também absorveram parcela significativa dessa expansão, com 47,77% desses municípios apresentando índices médios ou altos de centralidade na oferta de ensino.

Segundo dados do Plano de Desenvolvimento Institucional (PDI) 2019-2023 da Universidade Federal de São João del-Rei, a educação desponta como um pilar da economia são-joanense a partir da década de 1950, quando se deu início ao funcionamento da Faculdade Dom Bosco de Filosofia, Ciências e Letras (Fadom). Após a implementação desta, surgiu durante a década de 1970 a Fundação Municipal de São João del-Rei, que era composta pela Faculdade de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis (Faceac) e pela Faculdade de Engenharia Industrial (Faein). Em 1986 é criada a Funrei, instituição estabelecida pelo Governo Federal a fim de integrar Fadom, Faceac e Faein em condição de mantidas. No ano de 2002, a instituição passa a ser denominada Universidade Federal de São João del-Rei, adotando também a sigla UFSJ (PDI UFSJ, 2019-2023).

Dado esse momento, a Universidade vem se expandindo tanto dentro da cidade de São João del-Rei, quanto com a criação de campi em outras cidades do estado de Minas Gerais. Entre 2007 e 2008, foram criados três polos da Universidade Federal de São João del-Rei fora do núcleo sede, são eles: o Campus Alto Paraopeba (CAP),

¹⁰ Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

localizado na divisa das cidades de Congonhas e Ouro Branco, o Campus Sete Lagoas (CSL), localizado em Sete Lagoas e o Campus Centro-Oeste Dona Lindu (CCO), localizado em Divinópolis. Em São João, com relação à infraestrutura, a UFSJ contava inicialmente com o Campus Dom Bosco (CDB) e o Campus Santo Antônio (CSA), que já pertenciam às faculdades de origem. A partir de então, foram agregados à Universidade o Solar da Baronesa, que viria a ser o Centro Cultural da UFSJ, o Campus Tancredo de Almeida Neves (CTAN), o casarão histórico Fortim dos Emboabas, o imóvel e acervo do Centro de Referência Musicológica José Maria Neves (Cerem), além da fazenda experimental Boa Esperança, localizada no distrito são-joanense de São Miguel do Cajuru (PDI UFSJ 2019-2023). Essas aquisições no município de São João del-Rei se deram entre os anos de 1995 e 2014, desde sua formação ainda enquanto Funrei, até depois da consolidação como Universidade Federal.

A expansão da Universidade, além da infraestrutura, se deu principalmente na oferta de cursos e áreas do conhecimento. Em 2022, segundo o documento UFSJ em números (2019-2022), a Universidade oferecia um total de 50 cursos de graduação, contando com diferentes modalidades, entre licenciatura e bacharelado em turnos noturnos e integrais, e cursos à distância que contemplam todas as grandes áreas do conhecimento (Ciências Humanas, Linguística, Letras e Artes, Ciências Sociais Aplicadas, Ciências Exatas e da Terra, Ciências Biológicas, Engenharias, Ciências da Saúde e Ciências Agrárias). Ainda no mesmo ano (2022), a Universidade contava com 30 cursos de pós-graduação stricto sensu de nível mestrado, sendo 22 deles sediados na cidade de São João del-Rei; e 7 cursos de nível doutorado, sendo 4 em São João del-Rei e 3 na cidade de Divinópolis.

A influência da UFSJ em Minas Gerais se mostra de grande relevância, dadas as regiões geográficas em que se insere. Tendo forte atuação no entorno em que se localiza, age diretamente “nas regiões intermediárias de Barbacena (região imediata de Conselheiro Lafaiete e de São João del-Rei), de Belo Horizonte (região imediata de Sete Lagoas) e de Divinópolis (região imediata de Divinópolis)” (PDI UFSJ 2019-2023, p. 101). Na região de São João del-Rei, onde se localiza a sede da Universidade, a economia é em grande parte voltada para a “produção agropecuária e em produtos de base artesanal como têxteis, estanho, madeira e couro” (PDI UFSJ 2019-2023, p. 101).

Segundo o PDI UFSJ 2019-2023, esses serviços encontram respaldo e são impulsionados no Campus Tancredo de Almeida Neves (CTAN) através do Campo Experimental Risoleta Neves (CERN), vinculado à Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais (Epamig), e da Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares (ITCP).

Ainda segundo o PDI UFSJ 2019-2023, a oferta educacional tanto pública quanto privada situada em São João del-Rei, com evidente destaque para a UFSJ, que traz o patamar de polo educacional para a cidade, propicia que o município atue enquanto uma promissora área de trabalho para alunos egressos das licenciaturas. O destaque enquanto polo educacional, dispondo de tantas opções de ingresso e níveis de qualificação acadêmica, atrai cada vez mais pessoas tanto com o intuito de ingressar enquanto discentes em busca de formação e qualificação profissional, quanto de profissionais já formados com o intuito de lecionar no ensino superior provenientes de todo o país. Esse movimento traz à São João del-Rei uma nova dinâmica populacional, de habitantes de certa forma temporários, mas em constante atualização, onde parte dos que se formam voltam para suas cidades de origem ou partem para outros lugares, simultaneamente aos que por aqui chegam e se estabelecem em torno de, pelo menos, 4 anos, se formos tratar dos estudantes de graduação. Esses novos habitantes induzem a uma diferenciação no meio urbano e cotidiano da cidade, trazendo novos costumes e culturas, de forma a almejar certa integração ao meio em que agora se encontram.

Segundo o PDI UFSJ 2019-2023, visualizando as transformações decorrentes da expansão da atuação institucional ocorrida entre 2008 e 2018, a Universidade vislumbra para os próximos anos a consolidação enquanto instituição de porte médio, analisando possibilidades de ampliação de cursos e vagas oferecidas nos níveis de graduação e pós-graduação, de forma a contemplar o “amadurecimento e consolidação de áreas de Artes, Ensino, Extensão e Pesquisa em que a UFSJ já atua” (PDI UFSJ 2019-2023, p. 128). Além da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), o município de São João del-Rei dispõe de outras instituições de ensino superior que também contribuem de forma significativa para a atração de pessoas e o crescimento populacional da cidade, como a instituição privada Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves – UNIPTAN, e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de

Minas Gerais – IF Sudeste MG, além de diversas outras instituições de educação superior em modalidade de educação à distância (EAD).

Esse movimento de interiorização do ensino superior criou, portanto, a base material e demográfica (uma população flutuante e constante de estudantes) que, anos mais tarde, serviria de lastro econômico para a viabilidade dos aplicativos de transporte locais, justificando a existência de modalidades específicas como as categorias “Estudante” e “#ChamaNaAula”, e validando a especialização funcional da cidade na divisão territorial do trabalho.

2.3 - A hierarquia urbana e a seletividade das plataformas: o espaço opaco como oportunidade

Para a compreensão da proliferação de aplicativos locais em São João del-Rei, faz-se necessário o cruzamento entre a classificação hierárquica da cidade - apresentada nos tópicos anteriores - e as estratégias espaciais das corporações globais de tecnologia. A análise da expansão da Uber no Brasil, conforme apresentada por Azalim (2024), revela que a empresa opera sob uma ótica de seletividade espacial, priorizando o que Santos (1996) denomina espaços luminosos: áreas com alta densidade de capital, informação e fluidez técnica.

Ao cruzar os dados da REGIC 2018 com os locais de referência da ação regional da Uber, Azalim (2024) demonstra que a multinacional concentra sua atuação nas Metrópoles e Capitais Regionais. A autora identifica que, enquanto a Uber está presente em 100% das metrópoles e quase 60% das capitais regionais, sua presença se faz sutil nos Centros Sub-Regionais, atingindo apenas 28% das cidades dessa categoria, como é possível analisar na tabela abaixo, retirada do estudo de Azalim (2024):

Tabela 5: Locais de referência da ação regional da Uber a partir da REGIC - 2018

Tabela 5: Locais de referência da ação regional da Uber a partir da REGIC - 2018

Hierarquia Urbana	Nº de municípios atendidos pela Uber	% em relação ao total
Metrópole	15	11,4%
Capitais Regionais	79	59,8%
Centros Sub-Regionais	37	28,0%
Centros de Zona	1	0,8%
TOTAL	132	100,0%

Fonte: Uber, 2023 e IBGE, 2020. Elaboração Bárbara Azalim, 2024

Essa constatação é fundamental para entender o cenário sanjoanense. Classificada pela REGIC 2018 como um Centro Sub-Regional A, São João del-Rei situa-se em uma zona intermediária da rede urbana. Embora possua uma complexidade funcional elevada, sendo impulsionada pela centralidade universitária e cultural, a cidade não possui a escala demográfica e a densidade de espaço luminoso que garantem a prioridade máxima dos algoritmos globais. Para a Uber, o território é usado apenas como um recurso para extração da rentabilidade em larga escala, resultando em uma oferta de serviços padronizada que tende a ignorar as especificidades locais. É justamente nessa lacuna deixada pela seletividade hierárquica das Big Techs que se inserem os aplicativos locais. O que para a Uber é um mercado secundário (um Centro Sub-Regional), para as plataformas autóctones constitui-se como um abrigo. Dessa forma, o fenômeno da plataformização dos pequenos, descrito por Tozi (2025) e observado no primeiro capítulo desta pesquisa, ocorre porque os empreendedores locais conseguem ler as rugosidades do território que são ignoradas pela lógica global. Se trata então de uma representação das arquiteturas do poder ao qual se refere Gaudin (1978), ao declarar que

Contudo, o panóptico atinge seus limites, que são os da centralização: congestionamento e cegueira no centro, paralisia e frustração na periferia, independente da fascinação mútua entre eles. [...] Novas cidades são construídas na periferia, o mais independentes possível do centro; computadores centralizados dão

lugar a redes: [...] Ao mesmo tempo, as áreas periféricas assumem uma variedade de funções. Uma tentativa semelhante é feita no mundo do trabalho com o enriquecimento de empregos (Gaudin, 1978, p. 49, tradução nossa).

Enquanto a Uber impõe uma regionalização própria que visa maximizar a fluidez em eixos rodoviários e metrópoles, os aplicativos locais de São João del-Rei adaptam-se ao Arranjo Populacional específico identificado pela Regic 2018. A existência de modalidades como “Rural” e “Estudante” nos aplicativos locais, é a resposta econômica direta às funções urbanas que a REGIC detectou: a cidade atrai estudantes de diversas regiões e possui forte integração com a zona rural e municípios vizinhos.

Portanto, a classificação de São João del-Rei como Centro Sub-Regional A não é apenas um dado estatístico, mas a chave explicativa do fenômeno. A cidade é grande o suficiente para gerar demanda, mas pequena o suficiente na ótica do capital global para permitir que tecnologias do circuito inferior prosperem, oferecendo soluções customizadas que a rigidez das grandes corporações não consegue entregar.

2.4. - A chegada do agente global e o cenário da mobilidade urbana local

Entretanto, uma mudança nesse paradigma é observada a partir do ano de 2024, onde ocorre a entrada de uma empresa global no mercado de mobilidade urbana de São João del-Rei. A inserção da companhia global de origem russa, inDrive, no mercado de mobilidade urbana de São João del-Rei, após um período de seis anos (2018-2023) caracterizado pelo domínio das plataformas locais, marca uma ruptura na dinâmica sociotécnica do município. Este evento não deve ser lido como um fato isolado, mas como o sintoma do esgotamento das fronteiras de acumulação nos grandes centros e a consequente interiorização da disputa pelos mercados de cidades médias.

A literatura aponta que a expansão de empresas globais como a Uber no Brasil obedeceu a uma rigorosa hierarquia urbana, priorizando inicialmente os espaços luminosos dotados de alta densidade técnica e informacional. Conforme demonstra Azalim (2024), a presença dessas corporações reduz-se drasticamente à medida que se

desce na escala urbana, tendo visto a parcela de apenas 28% dos Centros Sub-Regionais já mencionada acima.

São João del-Rei, enquanto um Centro Sub-Regional A, permaneceu por anos fora do radar prioritário dos algoritmos hegemônicos. Essa opacidade temporária permitiu que as 9 plataformas locais identificadas pudessem florescer adaptando-se às rugosidades locais. A chegada tardia da inDrive em 2024 sinaliza que o capital global, saturado a concorrência nas metrópoles, passa a enxergar nos centros intermediários a necessária fronteira para a manutenção de suas taxas de crescimento.

A atuação dos aplicativos locais não apenas preencheu uma lacuna, mas validou economicamente o território. Ao operarem com sucesso entre 2018 e 2024, empresas autóctones, como a Move SJ, provaram que a configuração urbana de São João del-Rei gera uma demanda de mobilidade solúvel e lucrativa. Os dados da REGIC fornecem a base material dessa atratividade tardia. A posição de São João del-Rei como a 21ª cidade no ranking nacional de centralidade por ensino superior e sua 12ª posição em centralidade cultural comprovam a existência de um fluxo intenso de população flutuante. A inDrive, portanto, não aposta no escuro; ela entra para disputar um mercado de transporte já consolidado e educado pelas tecnologias locais, buscando capturar a renda de um Arranjo Populacional que integra municípios vizinhos como Tiradentes e Santa Cruz de Minas.

A coexistência, a partir de 2024, de um agente global e múltiplos atores locais inaugura um conflito de modelos. De um lado, a inDrive opera através de verticalidades: normas rígidas e um algoritmo genérico baseado na negociação de preços entre motoristas e clientes, focado na extração de excedentes sem compromisso com as especificidades do lugar. De outro, os aplicativos locais resistem apoiados nas horizontalidades e na psicoesfera local: o conhecimento tácito das zonas rurais, o atendimento humanizado e modalidades de nicho que a multinacional dificilmente replicará com a mesma eficiência. A chegada da inDrive representa a tentativa de imposição de uma racionalidade técnica global sobre um sistema de transportes que se organizou de baixo para cima. O território de São João del-Rei deixa de ser um espaço opaco de proteção para se tornar um campo de batalha híbrido, onde a eficiência do algoritmo global testará a resiliência das solidariedades e adaptações locais.

Nesse sentido, cabe ainda mencionar o recente evento da gratuidade no transporte público local, o que adiciona uma nova e profunda camada de complexidade à dinâmica da mobilidade urbana em São João del-Rei. Em junho de 2025 foi implementada, ainda em fase de testes, a política pública de gratuidade dos ônibus urbanos e distritais “Tarifa Zero”, após ter sido instituída pela Prefeitura e aprovada pela Câmara Municipal. Essa iniciativa garante o acesso livre e ilimitado ao transporte público por toda a população, substituindo a tarifa anterior de R\$4,75, vindo a democratizar o acesso ao deslocamento urbano e se projetar como um enorme benefício principalmente para a população desfavorecida economicamente. Entretanto, essa medida chega como um fator que reconfigura o cenário da disputa territorial recém-inaugurada pela inDrive, e se impõe como um desafio estrutural para o setor de transportes por plataforma de maneira geral, independente da escala de atuação e tipo de serviço. Com o Estado reassumindo o protagonismo na garantia da mobilidade básica, aos aplicativos resta lançar mão de estratégias que reafirmam características clichês dos serviços privados, como conforto, conveniência e rapidez em benefício do transporte público local, como mostra a figura abaixo.

Figura 9: Publicidade Moto SJ x Tarifa Zero



Fonte: Captura de tela de anúncio patrocinado pela Moto SJ no Instagram (2025). Elaboração própria.

Dado o contexto urbano local, no próximo capítulo se apresenta uma tipologia das plataformas de transporte individual atuantes no município em 2025, de forma a abarcar suas estratégias de uso do território. Ademais, apresentam-se os dados empíricos coletados através das entrevistas semiestruturadas aplicadas aos principais agentes do setor (motoristas, donos de plataformas e usuários), de forma a expor suas percepções por eixos temáticos específicos.

CAPÍTULO 3 - O TERRITÓRIO COMO ABRIGO: A DINÂMICA DAS PLATAFORMAS LOCAIS EM SÃO JOÃO DEL-REI

Busca-se aqui analisar de modo específico a dinâmica do transporte urbano por aplicativos em São João del-Rei - MG, onde, na ausência das grandes corporações do ramo (Uber e 99), criaram-se diversas outras plataformas que cumprem o mesmo papel e se baseiam na lógica de atuação disseminada pelo circuito superior da economia, porém utilizando das especificidades do circuito inferior para se consolidar no mercado local. A teoria dos dois circuitos da economia urbana, formulada por Milton Santos na década de 1970, surgiu como resposta às limitações dos modelos dualistas para explicar a urbanização nos países subdesenvolvidos, propondo a existência de dois subsistemas, chamados esses de circuito superior e inferior, que operam de forma interdependente e dialética no mesmo espaço. Nesse sentido, Santos (1975, p. 38) coloca que

Um dos circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro é igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas.

O caso de São João del-Rei oferece uma aplicação empírica para compreender essa configuração, onde a tecnologia permeia a base da pirâmide social sem, contudo, romper as estruturas de dependência.

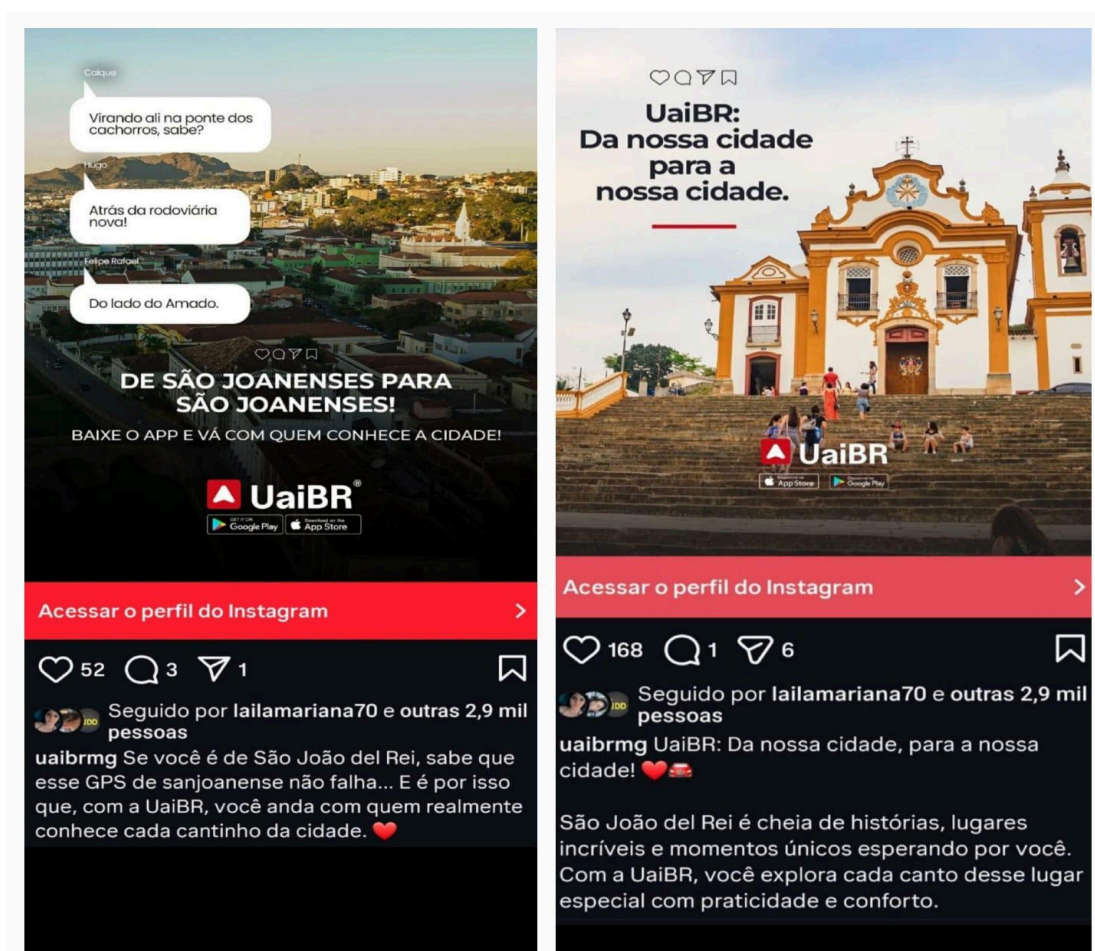
A primeira plataforma de mobilidade urbana de São João del-Rei, o aplicativo Move SJ, surgiu em 2018, sendo atuante até os dias de hoje. A partir deste, outros aplicativos surgiram oferecendo o mesmo serviço, aos mesmos moldes do precursor local. Em dezembro de 2025, foram identificadas 14 plataformas de transporte individual atuantes no município, sendo 9 destas de atuação local, fundadas em São João del-Rei, 1 de atuação regional, fundada em Lavras - MG e atuante principalmente na região sul de Minas Gerais, 3 de atuação nacional, com origens nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, e uma empresa de atuação global, a inDrive, de origem russa mas atualmente situada nos Estados Unidos da América. A existência de mais de dez plataformas de transporte, em sua maioria de atuação local, em um município do porte de São João del-Rei, demonstra que o circuito inferior não é

sinônimo de atraso, mas é capaz de incorporar a técnica para garantir sua sobrevivência e reprodução. Essa dinâmica reflete uma adaptação às especificidades locais, preenchendo lacunas deixadas pela seletividade espacial das grandes corporações globais, que muitas vezes não veem atratividade econômica suficiente em centros menores.

Apesar da introdução de agentes exteriores ao longo dos anos, fica claro o domínio e consolidação de plataformas locais, refletindo um mercado que, mesmo com a crescente concorrência, ainda se mostra atrativo para o setor local. As plataformas Pedemoto e Me Leva SJ, de origem local, destacam-se pela atuação agora regional, visto que estas expandiram suas operações se inserindo em cidades próximas como Resende Costa e Lavras, no caso da Pedemoto; e Tiradentes, pela Me Leva SJ.

No que diz respeito à popularização dessas empresas, se destacam o uso de estratégias de marketing que valorizam a essência sanjoanense como forma de gerar conexão com o público local; através de parcerias com blogueiros ou entidades locais na promoção de sorteios para clientes nas redes sociais; ou ainda por meios não digitais, através de muros pintados ou adesivos em postes.

Figura 10: Publicidade UaiBR nas redes sociais



Fonte: Captura de tela de anúncio patrocinado pela UaiBR no Instagram (2025). Elaboração própria.

Figura 11: Publicidade Cooper del Rei em muro do bairro Matosinhos/SJDR



Fotografia: Ana Vitória Vilela Calmon (2025)

Figura 12: Publicidade TKX em poste no Centro de SJDR



Fotografia: Ana Vitória Vilela Calmon (2025)

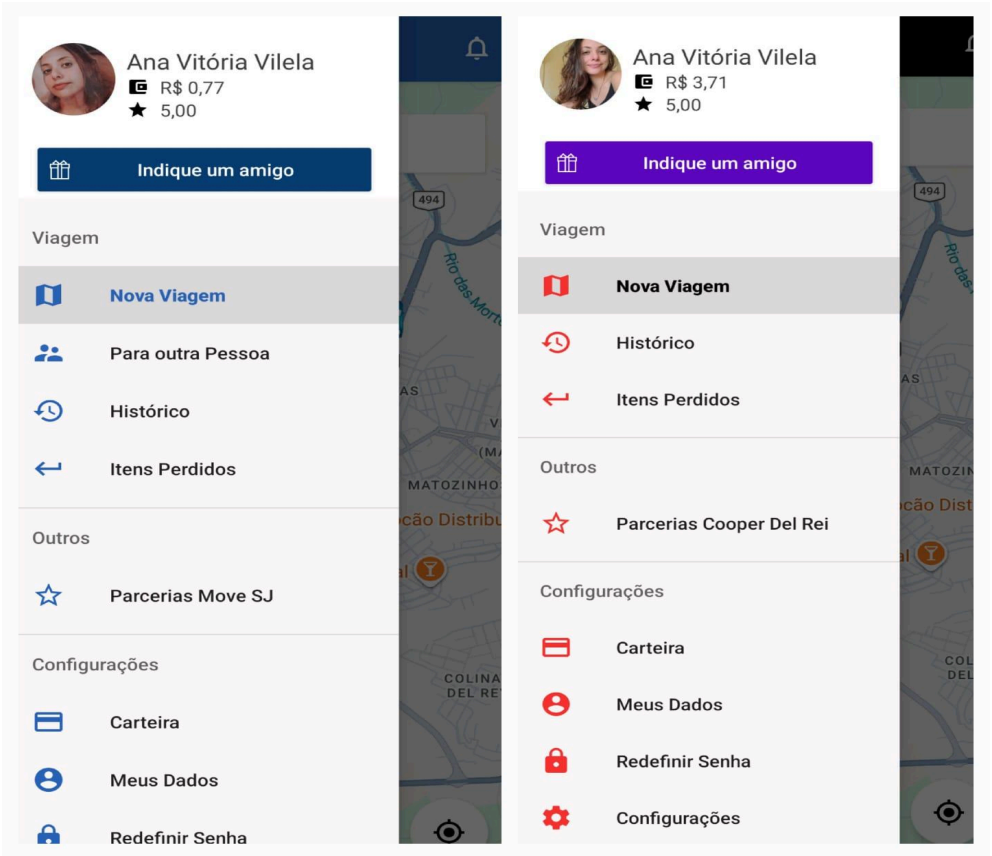
Com relação às peculiaridades das empresas atuantes em São João del-Rei, para além da oferta diversificada de serviços que dialogam com a realidade socioespacial da cidade discutidas anteriormente, são perceptíveis claras semelhanças entre as interfaces desses aplicativos que operam em escala reduzida. Assim, foi identificado que vários destes foram desenvolvidos por empresas de tecnologia em comum, situadas em diferentes partes do país. Foram então identificadas seis empresas de tecnologia que desenvolvem e fornecem o software para as plataformas de transporte atuantes no município, que se ilustram pelo quadro abaixo:

Tabela 6: Empresas Desenvolvedoras e Modalidades de Corrida Oferecidas

Plataformas	Atuação	Desenvolvedora	Modalidades de Corrida
Move SJ	Local	DevBase Tecnologia - Jundiaí/SP	Comum, Bagagem, Comfort, Elas, Black
UaiBR	Local	DevBase Tecnologia - Jundiaí/SP	Comum, Compras e Bagagens, Comfort, Pet, Estudante
Me Leva SJ	Local	Machine (Gaudium) - Rio de Janeiro/RJ	Comum, Comfort, Rural, Executivo, Premium
Cooper del Rei	Local	DevBase Tecnologia - Jundiaí/SP	Comum, Pet, Compras e Bagagens, Rural, Ar-Condicionado
Moto SJ	Local	Interface semelhante ao Me Leva SJ e ChamApp, porém o representante entrevistado preferiu não informar	Moto-táxi, Carro Comum, Mercado e Padaria
Pedemoto	Local/Regional	Machine (Gaudium) - Rio de Janeiro/RJ	Moto-táxi, Pequenas Encomendas, Compras Rápidas
Garupa	Nacional	Garupa Desenvolvimento de Sistemas Ltda. - Porto Alegre/RS	Clássico, Moto, Pet, Objeto
inDrive	Global	Suol Innovations Ltd - Chipre	Viagem, Cidade a Cidade
Partiu Rolê	Local	DevBase Tecnologia - Jundiaí/SP	Comum
Tkx	Regional	Machine (Gaudium) - Rio de Janeiro/RJ	Economy, Comfort, Moto
Tibbor	Nacional	DevBase Tecnologia - Jundiaí/SP	Clássico
Pop Driver	Nacional	Tilary Tech - Goiânia/GO	Comum, Moto-Táxi
ChamApp	Local	Machine (Gaudium) - Rio de Janeiro/RJ	Comum, Moto, ChamaNaAula, ChamaPet, ChamaComfort, ChamaCompras
Locomocar	Local	704 Apps - Fortaleza/CE	Comum, Pet, Compras, Rural, Maçaneta

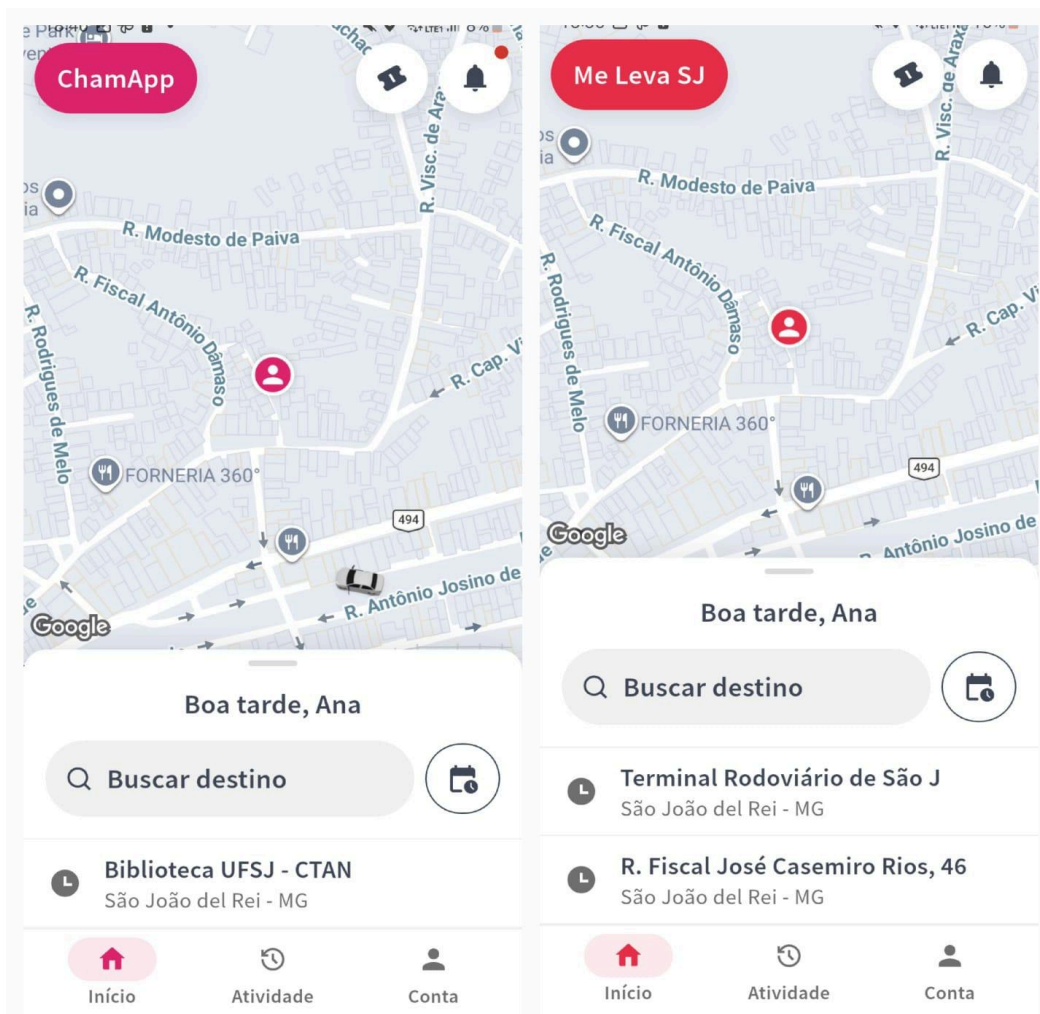
Destacam-se então duas dessas empresas, sendo a DevBase Tecnologia, localizada em Jundiaí-SP, e a empresa Machine, com sede no Rio de Janeiro-RJ, como as principais desenvolvedoras utilizadas pelas plataformas analisadas. Essas duas, em conjunto, são responsáveis pelo fornecimento do software de dez dessas plataformas, sendo 8 empresas locais, uma de atuação regional e uma de atuação nacional. As imagens abaixo trazem uma comparação entre as interfaces de quatro aplicativos atuantes localmente, fato que sugeriu a hipótese de que teriam sido desenvolvidos por uma mesma empresa de tecnologia.

Figura 13: Comparativo Interfaces Move SJ e Cooper del Rei - DevBase Tecnologia



Fonte: Elaboração própria, 2025

Figura 14: Comparativo Interfaces ChamApp e Me Leva SJ - Machine Gaudium



Fonte: Elaboração própria, 2025

A aparente autonomia dos aplicativos locais de São João del-Rei é então desmistificada quando se analisa a infraestrutura técnica que os sustenta. O fato de as plataformas dependerem de empresas de desenvolvimento de software situadas em cidades como Jundiaí (SP) e Rio de Janeiro (RJ), evidencia a interdependência dos lugares e a hierarquia da rede urbana. Os autores Cataia e Silva (2013), ao discorrer sobre uma atualização da teoria dos circuitos de Milton Santos ao contexto do século XXI, propõem o diálogo entre a economia urbana e os circuitos espaciais produtivos, destacando que “cada etapa produtiva precisa adequar-se aos lugares ou adequar o lugar

segundo a melhor combinação de variáveis que constituem a equação de lucro [...]” (Cataia; Silva, 2013, p. 66).

No contexto aqui exposto, as empresas de tecnologia em Jundiaí e no Rio de Janeiro detêm o capital intelectual, a inovação e o controle do código, operando sob uma lógica vertical que extrai renda tecnológica ao replicar a mesma solução para múltiplas localidades, características típicas dos agentes do circuito superior da economia. A dependência das técnicas advindas de outros lugares indica que a competitividade local não é autossuficiente, ela é alugada. Enquanto as empresas de transporte em São João del-Rei operacionalizam o serviço localmente, elas atuam como clientes subordinados às detentoras da tecnologia. O território organiza-se, portanto, sob uma hierarquia na qual o controle imaterial dos fluxos subordina a circulação material, reafirmando as desigualdades regionais na produção e uso da inteligência logística no Brasil. Essa relação corrobora com o que colocam Cataia e Silva (2013, p. 65) ao afirmar que

As desigualdades dadas pelas diferenças das densidades dos sistemas técnicos atuais trouxeram também o aprofundamento das especializações dos lugares em atividades produtivas, consequentemente, esses lugares demandam mais trocas, tornando-os interdependentes. Logo, a dialética entre os sistemas urbanos torna-se mais complexa, inclusive o circuito inferior, em alguns casos, passa a receber produtos de lugares longínquos e mesmo a abastecer populações de origem distante.

Parte do valor gerado pelos motoristas é repassado para a gestão local, que por sua vez é transferido via licenciamento de software e taxas de manutenção, para os centros mais dinâmicos do Sudeste, reproduzindo então a lógica de apropriação de excedentes típica da urbanização periférica. Esses agentes locais pertencem então aos circuitos inferior e superior marginal, respectivamente. Os gestores dessas plataformas podem ser categorizados dentro do conceito de circuito superior marginal, visto que este estrato opera com parâmetros modernos (uso de apps, gestão algorítmica), aproximando-se do circuito superior, mas emerge de demandas locais e possui raio de ação restrito, características do circuito inferior. Nesse sentido, Santos (1975, p. 37) coloca que

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas

necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são causa e efeito da existência, ou seja, da criação ou manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços.

A inicial e longa ausência de multinacionais do setor, não significou a desconexão da cidade de fluxos globais de modernização. Pelo contrário, houve uma modernização do circuito inferior e a consolidação de um circuito superior marginal que, embora localmente enraizado, permanece tecnologicamente dependente. A tecnologia, portanto, não eliminou a subordinação do capital local e do trabalho ao capital hegemônico, ela apenas reconfigurou os nexos de dependência através de novos objetos técnicos e fluxos de informação que conectam o interior de Minas Gerais aos centros de inovação do país, o que se estabelece pela observação de Simondon (1958, p. 40) ao afirmar que

Esta ideia de informação permite interpretar a evolução geral dos objetos técnicos segundo uma lei de conservação da tecnicidade, através da sucessão de elementos e conjuntos. O verdadeiro progresso dos objetos técnicos se efetua por um esquema de relaxação, não de continuidade: há uma conservação da tecnicidade como informação através dos sucessivos ciclos evolutivos.

Dessa forma, a dinâmica dessas plataformas é passível de interpretação a partir dos conceitos de território usado e espaço banal - o espaço de todos, de todas as empresas e instituições, independente de sua força. A operação em São João del-Rei revela a tensão dialética no uso do território em que, para as empresas locais (circuito superior marginal), para a massa de motoristas (circuito inferior) e usuários excluídos da mobilidade formal, o território é um abrigo, ou seja, o território depende da empresa e a empresa depende do território, gerando uma relação de simbiose. Por outro lado, para as empresas de software externas e plataformas de transporte de grande porte (circuito superior), a cidade é vista como um recurso, já que não dependem mas extraem recursos deste através do lucro obtido com o fornecimento dos serviços para empresas locais, gerando uma relação menos simbiótica e de certa independência, em que somente o território depende da empresa. Dessa forma, diante da insuficiência do Estado e do desinteresse das multinacionais globais em atender áreas de menor densidade de renda e populacional, o aplicativo local, mesmo se tratando de uma ferramenta de exploração do trabalho, se torna a infraestrutura possível de sobrevivência e acessibilidade no espaço

banal. Abaixo, utilizando a estrutura organizada por Leite e Oliveira (2023) como um modelo, apresentam-se, por tipos, as plataformas digitais atuantes em São João del-Rei e sua relação com o território.

Figura 15: Plataformas atuantes em SJDR (2025) - território como recurso ou abrigo



Fonte: Elaboração própria (2025)

A partir da análise da tipologia das plataformas atuantes representadas acima, destaca-se a Cooper del Rei, plataforma criada localmente que se baseia em um modelo de cooperativismo entre motoristas. Impulsionada pela insatisfação com a precarização e as políticas arbitrárias de tarifação das empresas privadas locais - tema que será aprofundado adiante -, a iniciativa surgiu quando os motoristas recorreram à Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares (ITCP) da UFSJ em busca de suporte técnico para a criação de uma plataforma própria. A ITCP se trata de um Programa de Extensão

Universitário que visa promover a inclusão de grupos social e economicamente marginalizados no sistema produtivo formal, centrando-se no fortalecimento da Economia Solidária e do Cooperativismo. O programa tem como propósito incentivar a criação de novas cooperativas e associações populares, oferecendo formação em educação cooperativista aos grupos interessados e desenvolvendo metodologias que auxiliem na superação dos desafios relacionados à implementação de empreendimentos baseados na cultura do cooperativismo popular¹¹. No caso da Cooper del Rei, os representantes entrevistados afirmaram que a ITCP forneceu formação teórica por quase 7 meses aos membros, além do suporte na elaboração do estatuto interno. Ainda, realizam o acompanhamento quinzenal a partir de reuniões com os motoristas onde são repassadas as demandas e dificuldades ao redor do ciclo da cooperativa.

Assim, a organização opera sob a lógica da autogestão, onde a diretoria se divide em presidente, vice-presidente, secretário e tesoureiro, e todas as decisões são tomadas em comum acordo com os cooperados, garantindo a voz ativa dos principais agentes do setor. Além disso, se baseiam na transparência financeira, cobrando taxas reduzidas (entre 5% e 10%, a depender do horário) que se destinam exclusivamente à manutenção da estrutura, sem vislumbrar o lucro corporativo.

A Cooper del-Rei materializa então a práxis do cooperativismo de plataforma proposta por Scholz (2016) ao apropriar-se da tecnologia de mediação de transporte para combater a precarização imposta por empresas privadas, transferindo a gestão e os excedentes financeiros para os próprios motoristas. Essa estrutura operacional é um exemplo claro do que o autor define ao colocar o cooperativismo de plataforma como um modelo que “baseia-se na clonagem do coração tecnológico da Uber [...] mas quer colocar o trabalho em um modelo proprietário distinto, aderindo a valores democráticos”, assegurando assim que a tecnologia sirva à autonomia dos trabalhadores e não à extração de lucro por intermediários. Nesse sentido, Silveira (2010, p. 82) conclui que

Portanto, os círculos de cooperação podem ser vistos como as etapas imateriais pelas quais atravessa a produção. Basilares para complementar a cooperação das grandes firmas, a informação, a propaganda e o crédito chegam aos lugares e acabam por aumentar a vocação de consumo, sobretudo dos grupos qualificados que trabalham

¹¹ Disponível em : <<https://ufsj.edu.br/itcp/>>. Acesso em 15 de dez. de 2025.

na moderna divisão do trabalho. A imitação por parte dos mais pobres tampouco faltará.

Retomando ao que se toca a introdução do modelo de transporte individual por plataforma no município, cabe ressaltar que essas empresas adentraram e se consolidaram em um mercado que anteriormente era dominado pelos taxistas como única oferta do segmento. Nesse sentido, vale observar a precificação mínima das empresas por plataforma atuantes localmente, que, apesar de se apresentarem mais altas que as médias aplicadas por grandes plataformas nas metrópoles, apresentam uma clara vantagem no que diz respeito às taxas aplicadas pelos taxistas, levando a uma competição desleal com esse setor. A tabela abaixo ilustra esses valores.

Tabela 7: Tarifas mínimas aplicadas por plataformas e táxis em SJDR

Entidade	Corrida Mínima
Move SJ	R\$12,00
UaiBR	R\$12,00
Me Leva SJ	R\$12,00
Cooper del Rei	R\$10,00
Moto SJ	R\$6,00 moto / R\$12,00 carro
Pedemoto	R\$7,00 (moto)
Garupa	R\$9,99
inDrive	R\$9,00
Partiu Rolê	R\$11,00
Tkx	R\$12,00
Tibbor	R\$10,99
Pop Driver	R\$6,50
ChamApp	R\$12,00
Locomocar	R\$13,00
Taxi Tradicional 1	R\$15,00
Taxi Tradicional 2	R\$20,00

Fonte: Elaboração própria

Exposto esse contexto, a seguir se apresentarão os dados obtidos através da aplicação de entrevistas semiestruturadas com os principais membros do setor local, sendo a amostra composta por 4 representantes de plataformas locais, 15 motoristas e 5 usuários, onde buscou-se captar suas percepções, desafios e motivações enquanto agentes fundamentais ao contexto aqui descrito. A análise dos resultados se apresentará por eixos temáticos, sendo primariamente exposta a partir das percepções dos representantes das plataformas, seguida dos motoristas e por fim, usuários. Os questionários utilizados para guiar as entrevistas foram estruturados de maneira a sistematizar as informações em blocos que envolvem: i) para motoristas: dados pessoais e profissionais; atuação e rotina; locais de atuação e preferências; viagens intermunicipais; gastos e renda; experiências e desafios; modalidades e plataformas e percepções gerais; ii) para representantes: dados pessoais e profissionais; motivações de investimento; relação plataforma e motoristas; motivações para modalidades específicas e valores e percepções gerais e iii) para usuários: dados pessoais e profissionais; frequência e motivações para o uso dos aplicativos de transporte; preferências e percepções gerais sobre a mobilidade urbana local. Dessa forma, os modelos aplicados aos participantes da pesquisa encontram-se ao final deste texto, nos apêndices.

3.1. - Resultados obtidos: Plataformas Locais

Para a presente análise, foram entrevistados quatro representantes de plataformas de transporte individual de passageiros atuantes no mercado local: UaiBR, Me Leva SJ, Cooper del Rei e Moto SJ. Essas plataformas foram contatadas através de visitas às sedes fixas das empresas e contatos por meio de números de telefone disponibilizados tanto por motoristas previamente entrevistados, quanto por gestores de outras plataformas entrevistadas. Após o primeiro contato, as entrevistas foram agendadas para datas futuras, e ocorreram entre os meses de novembro e dezembro de 2025, sendo duas dessas realizadas nas sedes físicas das próprias plataformas, e duas no Campus Dom Bosco da Universidade Federal de São João del-Rei. Também foram realizados contatos com o gestor da plataforma Move SJ, tanto por visita a sede da empresa, quanto pelo

contato através do aplicativo de mensagens Whatsapp, porém não foi obtido sucesso no agendamento da entrevista. Os gestores da plataforma Garupa foram contatados através do número de telefone disponibilizado pela plataforma, porém se declararam limitados a determinados assuntos por se tratarem de uma franquia, onde são impedidos de dar entrevistas ou declarações por questões contratuais. Das quatro empresas entrevistadas, três atuam com a oferta do serviço de viagens através de automóveis (carros), e uma oferece o serviço tanto por carros, quanto por motocicletas. A análise dessas entidades permitiu examinar aspectos relacionados à estrutura de mercado, estratégias de preços e atuação local.

Figuras 16 e 17: Sedes das empresas Me Leva SJ (bairro Bonfim) e Move SJ (bairro Fábricas)



Fotografias: Ana Vitória Vilela Calmon.

O mercado analisado é caracterizado pelo predomínio de operadoras privadas, e a presença de uma cooperativa de motoristas advindos de plataformas privadas que se reuniram para fundar a própria plataforma. Em números, a empresa Moto SJ se destaca

pela elevada concentração da frota, visto que trabalha com mais de um tipo de veículo, reunindo 301 motoristas (carro e moto) dos 467 que compõem o total da força de trabalho distribuída entre as quatro empresas entrevistadas. As três empresas privadas, em conjunto, concentram a maioria esmagadora do total de motoristas da amostra (449), contrastando com a cooperativa, que conta com apenas 18 motoristas atuantes.

A análise dos valores de corrida mínima indica que a política de preços está diretamente associada ao tipo de veículo disponibilizado pelas plataformas, observando-se que o menor valor de corrida mínima é praticado na modalidade de mototáxi, com tarifa inicial de R\$6,00. Esse valor é significativamente inferior à média observada nos serviços prestados por automóveis, o que confere ao serviço oferecido por motocicletas um importante diferencial competitivo baseado em preço. Nos serviços ofertados por automóveis, o valor da tarifa mínima se situa entre R\$10,00 e R\$12,00, sendo a cooperativa a plataforma que oferece a tarifa mais baixa (R\$10,00) dentre as empresas entrevistadas.

A maioria das plataformas privadas analisadas apresenta trajetória consolidada, com tempo significativo de operação. A Me Leva SJ é a empresa mais antiga da amostra, fundada em 2018 - mesmo ano em que foi introduzida a primeira empresa do segmento no município - seguida pela UaiBR (2019) e Moto SJ (2019). Em contraposição, a Cooper del Rei constitui a entidade mais recente do grupo, com apenas dois anos de atuação, o que explica parcialmente a dimensão reduzida da frota ofertada.

É possível identificar um padrão nas trajetórias dos representantes de empresas entrevistados, no que diz respeito a certa correlação entre uma experiência prévia no setor de transportes, e a fundação das plataformas de mobilidade. Dos quatro líderes de plataformas entrevistados, três trabalhavam como motoristas ou motociclistas vinculados à aplicativos locais antes de se tornarem gestores, sendo o quarto representante advindo de funções diretamente ligadas ao setor de transporte coletivo tradicional. As motivações mais citadas para a transição da carreira entre a atividade anterior e a gestão de plataformas circulam em torno da visão de nicho de mercado identificado pela insatisfação dos próprios com a forma de gestão a que eram subordinados enquanto motoristas, aliado ao conhecimento adquirido sobre a infraestrutura de operação, e as necessidades e lacunas locais apresentadas a partir de

queixas de clientes com quem tinham contato na rotina de trabalho. Duas das empresas entrevistadas citaram o foco na demanda não atendida pelos aplicativos existentes previamente e pelo transporte público. Foram citadas explicitamente reclamações de clientes sobre a falta de opções de transporte à noite e a falta de atendimento em bairros periféricos, além de citações ao transporte público defasado, e a escassa oferta de empregos por empresas na cidade. Esses fatores voltaram a atenção para um nicho que atenda tanto a necessidade da mobilidade eficiente na cidade, quanto configure uma fonte de faturamento atrativa para a população local. O desejo de gerir o próprio negócio, e subir um degrau na lógica de subordinação também surge como ponto de motivação para o investimento, sendo citado por um dos representantes. A prévia inserção desses gestores no mercado do transporte, indica um impulsionador para a rápida popularização das plataformas de mobilidade localmente, visto que já tinham relações estabelecidas com os agentes fundamentais à sustentabilidade do setor (motoristas e clientes), fato que serviu como um facilitador para a disseminação da ideia.

A cooperativa, especificamente, surgiu como uma resposta direta à indignação de alguns motoristas com o tratamento recebido pelas plataformas privadas, além da insatisfação com taxas e valores a que eram submetidos. A implementação da plataforma foi citada explicitamente como uma necessidade de “se livrarem da dependência dos donos dos apps e terem voz ativa”. O foco no empoderamento e autonomia do motorista, se coloca como uma forma de resistência ao sistema consolidado, demonstrando uma transição de operadores insatisfeitos para um ecossistema de cooperação em que buscam juntos e em comum acordo otimizar o serviço de forma sustentável tanto para clientes, quanto para trabalhadores.

O número de corridas mensais relatadas confere às três empresas privadas entrevistadas a esmagadora contenção do volume de solicitações. Essas entidades revelam números similares e de alto alcance, girando acima de 20 mil corridas realizadas mensalmente. A empresa MotoSJ revela ainda um número de mais de 100 mil solicitações (entre realizadas e apenas solicitadas), demonstrando uma alta inserção no mercado que se justifica pela oferta diversificada de veículos, onde fornece corridas tanto por carros quanto por motocicletas, além do valor mais acessível de corridas por

moto. Esta escala sugere uma alta eficiência operacional e grande base de motoristas (incluindo motos), sendo capaz de atender a uma fatia significativamente maior da demanda de mobilidade urbana. Esses números indicam um mercado competitivo e um volume significativo de mobilidade privada na cidade, em que conseguiram capturar e reter uma parcela substancial do mercado, competindo diretamente entre si no fornecimento de transporte privado diário.

A cooperativa se trata da única empresa que se difere desse padrão, demonstrando números significativamente menores, ao relatar por volta de 5 mil corridas realizadas mensalmente. Esse fato se justifica pela recente inserção no mercado local, baseando-se nas dificuldades de adesão de motoristas e popularização entre a oferta de plataformas relatada pelos representantes, que indicam um crescimento orgânico e contido, em oposição à expansão agressiva das plataformas privadas. Apesar disso, ao apresentar um valor menor da corrida mínima aos clientes, e aplicar taxas de operação reduzidas aos motoristas, a empresa se insere de forma efetiva na competição local, garantindo a eficácia da operação mesmo com a retenção de um menor contingente de demanda, como pode ser visualizado na distribuição média de corridas mensais por motorista na tabela abaixo.

Tabela 8: Número de corridas por plataforma e por motorista

Empresa	Número de Motoristas (carro)	Média de Corridas Mensais por Plataforma (carro)	Média de Corridas Mensais por Motoristas (carro)
UaiBR	60 motoristas	22.500 corridas	375 corridas
Me Leva SJ	88 motoristas	22.500 corridas	255 corridas
Cooper del Rei	18 motoristas	5.000 corridas	277 corridas
Moto SJ	78 motoristas	22.500 corridas	288 corridas

Fonte: Dados das entrevistas

Com relação às exigências para vinculação ao aplicativo em cada plataforma, o primeiro contato é realizado através de um pré-cadastro diretamente no aplicativo, que após análise será direcionado para a vinculação, a partir de critérios específicos de cada

empresa. Foram identificados critérios que seguem padrões de segurança e qualidade comuns, mas também critérios únicos que refletem as estratégias de negócio e a cultura de cada empresa. Apesar das diferenças nos modelos de negócio, todas as plataformas compartilham um núcleo de exigências mínimas que visam garantir a segurança e a legalidade das operações, estabelecendo um padrão básico no mercado.

A Lei 13.640, de 26 de março de 2018, estabelece como critérios para o serviço de transporte individual de passageiros em território nacional uma série de exigências que devem ser cumpridas tanto por plataformas, quanto pelos motoristas do setor. Com relação às plataformas, ficam estabelecidas

a cobrança de tributos municipais pela prestação do serviço; a exigência de contratação de seguro Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e a exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) (Brasil, 2018).

Aos motoristas, são direcionadas como condições para a prática da atividade

possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal, emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais (Brasil, 2018).

Nota-se na legislação citada que a fiscalização do serviço é direcionada exclusivamente a competência dos municípios que optarem pela sua regulamentação, o que em territórios como São João del-Rei, que não dispõe de tal regulamentação e conta com a atuação desses serviços, abre a brecha para o desamparo legal sobre a categoria. Dessa forma, as empresas entrevistadas tendem a seguir a legislação vigente em território nacional como forma de se respaldar juridicamente caso a regulamentação municipal venha a acontecer futuramente.

Dessa forma, foram identificados como critérios utilizados para recrutamento de motoristas pelas plataformas entrevistadas: a exigência da informação do EAR (Exerce Atividade Remunerada) na carteira de habilitação e a condução de veículo com no máximo 10 anos de uso por todas as empresas em questão; e a exigência do Seguro APP (Acidentes Pessoais de Passageiros) e verificação de antecedentes criminais sendo citados por três das quatro empresas, cada. O seguro APP é pago pelos motoristas

anualmente e protege o condutor e passageiros em casos de morte, invalidez permanente ou despesas médicas decorrentes de acidentes de trânsito, cobrindo os ocupantes durante todo o trajeto da corrida. Com relação a verificação de antecedentes criminais, notam-se diferenças na forma como esse requisito é avaliado.

Duas das empresas exigem o “nada consta” a nível criminal, civil e federal, como pré-requisito para aprovação da vinculação à plataforma. A terceira empresa também solicita a verificação de antecedentes criminais em todos esses níveis, porém afirma fazer uma rigorosa avaliação do perfil e do histórico do candidato quando presente alguma ocorrência, de forma a garantir a segurança dos passageiros e também dar a oportunidade de reinserção no mercado de trabalho para indivíduos egressos do sistema prisional, ou com alguma restrição judicial. A outra empresa entrevistada não cita a necessidade de apresentação do histórico de registros criminais.

As exigências específicas de cada plataforma refletem o tipo de motorista que cada uma prioriza, o que sugerem impactar diretamente na qualidade do serviço e na satisfação do cliente. Foram citados critérios como prioridade aos motoristas que tenham o aplicativo como renda principal, buscando maior comprometimento com a plataforma e disponibilidade de serviço, e também a exclusão de motoristas que não tenham disponibilidade de trabalhar aos finais de semana, evidenciando a busca por cobrir todos os períodos de maior demanda por corridas.

Três das quatro plataformas mantém a entrevista presencial com o candidato como um passo obrigatório no processo de vinculação, o que colocam como uma etapa que permite melhor avaliação do perfil, comunicação e potencial de comprometimento do motorista com a plataforma, além de gerar conexão entre gestor e recrutado, estratégia que visa garantir que o novo membro se alinhe à cultura e às regras estabelecidas. A outra plataforma mantém seu processo de vinculação estritamente online, exigindo um período de 5 dias de análise das informações fornecidas para aprovação ou não do candidato após o cadastro na plataforma.

Com relação aos motivos para a adoção de modalidades específicas de corrida, os representantes entrevistados revelaram estratégias de segmentação de mercado e diferenciação de valor que cada plataforma introduz para atender a nichos específicos da cidade. A empresa UaiBR foca na categoria “estudante”, em que oferece corridas com

valor reduzido mediante cadastro com comprovação de matrícula em instituições de ensino. Esta é uma estratégia de volume baseada em um segmento demográfico que abarca parte considerável da demanda, conforme relatado por motoristas entrevistados. Esse perfil de passageiro se caracteriza pela alta frequência e sensibilidade ao preço, ao passo que a medida de implementar a categoria específica visa atender as demandas deste público e também capitalizar, visto a presença de instituições de grande porte e crescente número de cursos oferecidos na cidade. Dessa forma, a empresa aposta no volume, aceitando uma margem menor por corrida, e em troca recebe o aumento da frequência e a fidelidade do público universitário.

As empresas Cooper del Rei e Me Leva SJ oferecem o serviço de corridas pela modalidade “rural”, que é direcionada a atender a demanda por trajetos entre a cidade e locais não pavimentados, como o acesso às Serras do Lenheiro e São José, que atraem grande número de visitantes pelo potencial turístico; moradores de povoados próximos que dependem de serviços e produtos fornecidos em São João del-Rei; além de sítios e fazendas. Essa categoria se diferencia em valor por ser mais cara que a corrida mínima comum, sendo esse aumento justificado pelos custos operacionais para os motoristas em viagens dessa natureza, onde haverá gastos com a limpeza do veículo pela circulação em estradas de terra (poeira, barro), além de possíveis desgastes ao veículo advindos desse tipo de via, vindo a ser, conforme um dos entrevistados, “uma forma mais justa de pagamento aos motoristas”. Essa variação do preço da categoria se trata de uma compensação direta pelos custos do motorista, de forma a alinhar o preço à realidade operacional da região.

A empresa Me Leva SJ complementa sua oferta com a modalidade de corrida “premium”, que foge à lógica das corridas pedidas pelo aplicativo. Nessa categoria, o cliente entra em contato com um número de telefone controlado por inteligência artificial pelo aplicativo de mensagens Whatsapp, onde o cliente envia seu nome e a localização em que está, citando algum ponto de referência próximo, como cita o representante “por exemplo, Bar do Marcinho”. Assim que a localização é enviada, a IA redireciona essa corrida para um motorista próximo e o carro se direciona à localização enviada. O cliente recebe o número da placa, o nome do carro e o nome do motorista, dispensando o uso do aplicativo. Quando o carro chegar ao local e encontrar o cliente, o

destino final é informado ao motorista. Essa categoria foi implementada como uma alternativa à antiga modalidade “maçaneta”, em que ao avistar um carro da empresa na rua, o cliente solicitava a corrida pessoalmente, se assimilando ao serviço de táxi, porém sendo o motorista responsável por iniciar a corrida através do aplicativo. Essa modalidade foi descontinuada devido a ocorrências de corridas feitas por fora, em que motoristas realizavam a corrida sem o uso do aplicativo, estipulando o valor por conta própria e retendo o valor total, sem nenhum repasse à plataforma. A adesão da categoria “premium” também visa atender ao público com pouco domínio do uso de plataformas (cita idosos), simplificando o acesso ao serviço de corridas por transporte individual.

A empresa MotoSJ possui apenas uma diferenciação de modalidade nas corridas por motocicleta, sendo a opção “mercado e padaria”, que tem como intuito o transporte de compras e pequenas encomendas, direcionando o foco em logística e conveniência. Essa categoria se difere em valor da modalidade comum oferecida por motocicletas, tendo sua corrida mínima fixada em 1 real mais cara que a corrida mínima comum (6 reais). Com relação às corridas por veículos, o representante afirma não ver necessidade para a criação de modalidades específicas, trabalhando apenas com a categoria “comum”, visto que todos os carros têm ar condicionado e podem realizar o mesmo trajeto. Apesar de não diferenciar modalidades, a empresa trabalha com cupons de desconto mensais que podem ser aplicados em todos os tipos de corridas oferecidas, além de cupons eventuais para eventos ou parcerias. Essa estratégia de marketing se mostra como uma alternativa ao uso de categorias de preço, padronizando os serviços oferecidos e focando na promoção generalizada, muitas vezes vinculada a agentes e eventos locais, ao invés da segmentação tarifária.

Além das modalidades específicas acima descritas, as empresas entrevistadas oferecem as modalidades Compras e Bagagens (UaiBR e Cooper del Rei), modalidade com corridas direcionadas para veículos com porta-malas grande, Comfort (UaiBR e Me Leva SJ), que conta com veículos espaçosos e porta-malas do tipo sedan, Executivo (Me Leva SJ), categoria com carros mais novos e utilizados para viagens, Pet (UaiBR e Cooper del Rei), para o transporte de animais domésticos, e Ar-Condicionado (Cooper del Rei), garantindo que o veículo solicitado conte com o equipamento.

Apesar da oferta e investimento das empresas em estratégias de nicho, a maior parte das corridas é impulsionada por categorias padrão ou pela modalidade principal do negócio, como é o caso da Moto SJ, que relata as corridas pela modalidade mototáxi como as mais solicitadas da plataforma. Nesse sentido, a empresa se torna o caso mais claro de especialização em um tipo de serviço, onde a corrida mais atendida, apesar de oferecer também outras categorias, tem o foco primário na motocicleta, definindo seu modelo de negócio e volume de corridas. As outras três empresas entrevistadas afirmam basear suas operações diárias principalmente na categoria de serviço mais básica (comum), sendo essa a mais utilizada pelos usuários, seguida por Compras e Bagagens e Comfort, reforçando a função primária dos aplicativos como solução de transporte cotidiano de massa. A vasta oferta de modalidades voltadas para a dinâmica local das empresas, indica uma sofisticação do modelo tradicional de transporte oferecido por plataformas globais, onde a diferenciação e identificação dos agentes sociais e físicos presentes no território, que moldam o fazer cotidiano e a forma de viver o espaço local, levam a modernização e adaptação de serviços endurecidos globalmente, de forma a atrair nichos, mesmo que estes não impulsionem tanto no volume geral.

Com relação a sugestões que os representantes colocam para melhoria dos serviços apresentados na cidade, fica claro que o principal desafio do setor de transporte por aplicativo na cidade é a falta de regulamentação clara e eficaz, o que leva à concorrência desleal e a riscos de segurança. A necessidade de regulamentação para o transporte por aplicativo é o tema central e mais urgente, sendo explicitamente mencionada por duas das quatro plataformas, e implicitamente por todas em relação à segurança. Os gestores detalham problemas específicos de concorrência, como “motoristas circulando sem EAR na CNH, sem seguro APP e veículos que não estão em condições de uso” e ainda “utilizando carros clonados, traficando drogas e armados”, sugerindo que a falta de regulamentação está permitindo que um considerável número de empresas e motoristas operem abaixo dos padrões mínimos de legalidade e segurança, colocando em risco passageiros que nem sequer imaginam a vulnerabilidade da situação. Ainda, citam a grande oferta de plataformas para o tamanho da cidade, sugerindo que a ausência de regras claras leva à saturação do mercado por agentes que não cumprem as exigências, prejudicando a sustentabilidade e a reputação de empresas

sérias. O problema da concorrência que opera “por fora das exigências” coloca em risco a credibilidade de todo o setor, pois um incidente causado por um motorista irregular pode ser associado a todas as plataformas. Essa preocupação com a segurança e a legalidade se mostra um mecanismo de defesa contra a concorrência desleal, a partir do momento em que plataformas tentam se diferenciar afirmando sua seriedade e suas medidas de segurança como um valor agregado que os clientes devem reconhecer e valorizar no momento da escolha.

Além disso, a iniciativa “Tarifa Zero”, implementada pela prefeitura de São João del-Rei em junho de 2025, que garante gratuidade do transporte público para toda a população em linhas de ônibus que operam dentro dos limites do município, foi mencionada por um dos gestores entrevistados como um potencial desafio para a sustentabilidade das plataformas de mobilidade locais. O entrevistado sugere que a iniciativa siga critérios para seleção de usuários contemplados pelo benefício, “como estudantes e trabalhadores”, de forma que a medida seja direcionada para grupos que realmente se enquadrem para o benefício social. Dessa forma, a sugestão do gestor visa mitigar o impacto total, deixando uma parcela da população (que poderia pagar) ainda dependente do transporte por aplicativo. Por outro lado, outros gestores da amostra citaram não terem sido afetados pela medida.

3.2. - Resultados Obtidos: Motoristas

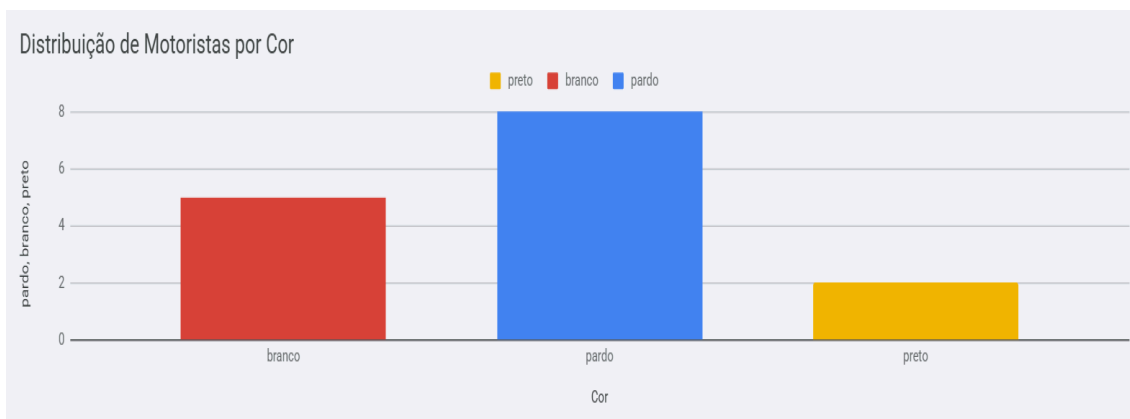
A presente análise baseia-se em entrevistas semi-estruturadas realizadas durante o ano de 2025 com 15 motoristas vinculados à plataformas de transporte atuantes em São João del-Rei. Os motoristas entrevistados possuem sua atuação distribuída em 11 plataformas distintas, sendo observado que 14 desses 15 motoristas possuem “vínculo” de exclusividade com a plataforma em que atuam, deixando clara uma política de fidelidade imposta aos motoristas por 7 dessas plataformas. A plataforma Moto SJ se destaca por oferecer os serviços de corrida tanto por carro quanto por moto, exigindo a fidelização apenas dos condutores de motocicleta, visto que esse é o serviço de maior

demanda e priorizado pela empresa, de acordo com entrevista concedida pelo representante da empresa.

3.2.1 Perfil dos Motoristas

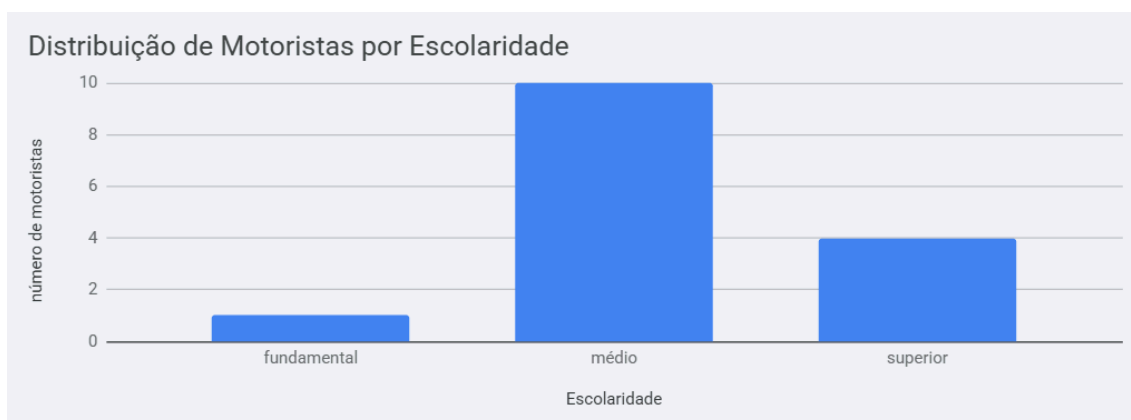
A análise dos dados obtidos nas entrevistas revela um perfil demográfico majoritário marcado pela predominância de indivíduos do sexo masculino, de cor parda e com nível de escolaridade médio. A faixa etária dos entrevistados varia de 21 anos (o mais jovem) a 64 anos (o mais velho), apresentando uma média de 37 anos para os indivíduos da amostra. Com relação ao nível de escolaridade, o ensino médio completo é o nível de instrução predominante, porém é notável uma significativa parcela, de 4 motoristas da amostra, que dispõem do ensino superior completo como nível de instrução. Os gráficos abaixo ilustram esse perfil.

Figura 18: Gráfico - Distribuição de Motoristas por Cor Declarada



Fonte: dados das entrevistas. Elaboração própria, 2025

Figura 19: Gráfico - Distribuição de Motoristas por Escolaridade



Fonte: dados das entrevistas. Elaboração própria, 2025

Ainda, nota-se uma correlação significativa entre a plataforma de atuação e a média de idade dos trabalhadores, onde a concentração de motoristas mais jovens se encontra na oferta de serviços por motocicleta, como pode ser observado na tabela abaixo que contém as informações relativas ao perfil dos motoristas entrevistados.

Tabela 9: Perfil dos Motoristas por Plataforma

Entrevistado	Idade	Cor	Escolaridade	Plataforma
Motorista 1	40	branco	superior	UaiBR
Motorista 2	21	pardo	médio	Pedemoto
Motorista 3	60	pardo	médio	Me Leva SJ
Motorista 4	27	pardo	médio	Me Leva SJ
Motorista 5	46	preto	superior	Moto SJ
Motorista 6	35	preto	médio	UaiBR
Motorista 7	31	pardo	médio	Move SJ
Motorista 8	46	pardo	médio	Cooper del Rei
Motorista 9	38	pardo	fundamental	Me Leva SJ
Motorista 10	48	branco	médio	Move SJ
Motorista 11	26	branco	médio	Moto SJ
Motorista 12	26	branco	médio	Pedemoto
Motorista 13	26	branco	superior	Cooper del Rei

Motorista 14	64	pardo	médio	Garupa
Motorista 15	31	pardo	superior	InDrive/Tibbor/Moto SJ (carro)/ChamAPP/PopDrive

Fonte: dados das entrevistas. Elaboração própria, 2025

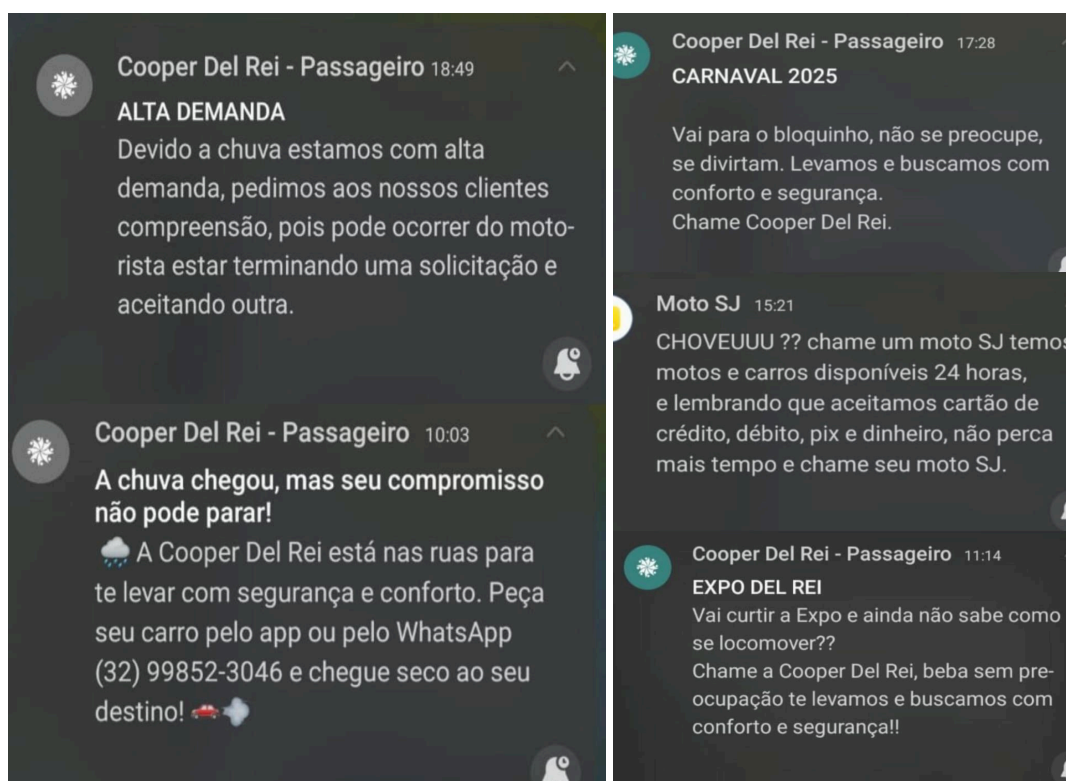
3.1.2 Jornada de Trabalho

A análise dos dados revela um padrão de trabalho extremamente exigente e com pouca margem para descanso, se caracterizando como um regime de trabalho que impõe uma carga horária significativamente elevada como condição necessária para a sustentação da renda, evidenciando os traços de precarização laboral.

A carga horária semanal média estimada para os motoristas da amostra é de 71,4 horas, um valor que excede largamente os limites legais convencionais de trabalho (44 horas semanais), sendo a média diária de trabalho situada em 11,5 horas. Observa-se que dos 15 entrevistados, 14 cumprem jornadas iguais ou superiores a 10 horas diárias, havendo ainda casos extremos onde foram relatadas jornadas que atingem até 16 horas de trabalho em um único dia. A supressão do descanso semanal é uma realidade para a maioria da amostra, onde 8 motoristas relataram trabalhar sete dias por semana, não dispondo de um único dia consistente de folga e operando em um ciclo contínuo de disponibilidade.

A disponibilidade dos motoristas é moldada pela demanda flutuante de corridas, que apesar de se concentrar com maior intensidade aos finais de semana, é por vezes influenciada por fatores como eventos locais com grande volume de público, e mudanças no tempo, induzindo que a atuação desses motoristas se altere ou se estenda para além do horário comercial estipulado pelos próprios como jornada ideal diária. Esses eventos específicos de influência são por vezes utilizados como estratégia pelas plataformas a fim de impulsionar a demanda por corridas ao enviar notificações aos usuários, como retratado nas imagens abaixo.

Figura 20: Eventos Específicos como Fatores de Demanda



Fonte: capturas de tela de notificações enviadas por apps locais. Elaboração própria, 2025

Dessa forma, embora a maioria dos trabalhadores concentre suas atividades nos períodos da manhã e tarde, uma parcela significativa de 6 motoristas estende a jornada para incluir os turnos da noite e/ou madrugada, evidenciando uma pressão para cobrir a demanda 24 horas por dia, o que pode impactar potencialmente na saúde e convívio social desses indivíduos.

A gestão das pausas durante a jornada revela a informalidade onde, embora as paradas para alimentação sejam frequentes, elas ocorrem de maneira desestruturada. A grande maioria dos motoristas relata realizar pausas principalmente para o almoço, seguida por relatos de múltiplas paradas breves, como café e lanche, ao longo do dia. Ainda, um dos motoristas relata não fazer nenhuma pausa durante o trabalho, alimentando-se apenas antes de sair e ao retornar para casa, mesmo operando em jornadas por vezes superiores a 10 ou 12 horas. Tal prática de jejum prolongado, motivada pela necessidade de maximizar o tempo produtivo ou pela falta de infraestrutura, levanta sérias preocupações quanto à saúde e a sustentabilidade física do

trabalhador a longo prazo. A infraestrutura de apoio é inexistente, obrigando os motoristas a dependerem de estabelecimentos comerciais, residências próprias ou locais públicos improvisados para necessidades fisiológicas e alimentação. A tabela abaixo retrata a distribuição por motorista das frequências semanais, jornadas médias e períodos de trabalho, além das pausas relatadas por cada um.

Tabela 10: Jornada de Trabalho dos Motoristas Entrevistados

Entrevistado	Frequência	Jornada média/dia	Período de trabalho	Pausas
Motorista 1	3 dias/semana	12h	manhã/tarde/noite/madrugada	2 horas aos fins de semana/durante a semana sem pausas
Motorista 2	6 dias/semana	10h	manhã/tarde	2 pausas (almoço e café)
Motorista 3	5 dias/semana	9h	manhã/tarde	1 pausa de 20 min (almoço)
Motorista 4	7 dias/semana	12h	manhã/tarde/noite	2 pausas (almoço e café)
Motorista 5	5 dias/semana	10h	manhã/tarde/noite	2 pausas (almoço e lanche)
Motorista 6	7 dias/semana	11h	manhã/tarde	1 pausa de 1h quando possível (almoço)
Motorista 7	6 dias/semana	10h	manhã/tarde	1 pausa de 1h (almoço)
Motorista 8	7 dias/semana	13h	manhã/tarde	sem pausas
Motorista 9	7 dias/semana	12h	manhã/tarde/noite/madrugada	3 pausas (café da manhã/almoço/lanche)
Motorista 10	7 dias/semana	14h	madrugada/manhã/tarde	1 pausa de 30 min (almoço)
Motorista 11	7 dias/semana	16h	manhã/tarde/noite/madrugada	2 pausas (45 min almoço; 1h descanso)
Motorista 12	7 dias/semana	10h	manhã/tarde	2 pausas (almoço e café)
Motorista 13	6 dias/semana	10h	manhã/tarde	2 pausas (almoço e café)
Motorista 14	7 dias/semana	12h	manhã/tarde/noite/madrugada	1 pausa de 1h (almoço)
Motorista 15	5 dias/semana	12h	manhã/tarde	1 pausa de 1h (almoço)

Fonte: dados das entrevistas. Elaboração própria, 2025.

A análise das condições laborais dos motoristas revela um cenário de desamparo institucional, no qual a satisfação de necessidades fisiológicas básicas como alimentação, hidratação e uso de sanitários recai inteiramente sobre a responsabilidade individual do trabalhador, visto que formalmente são autônomos. O padrão para solução das demandas básicas se desenha na forte dependência de recursos privados e da infraestrutura comercial, sendo a única estratégia de sobrevivência à ausência de pontos de apoio específicos.

As residências dos trabalhadores ou da rede familiar atuam como os principais pontos de suporte logístico para a maioria dos entrevistados, onde 10 dos 15 motoristas relatam depender de sua casa - ou de familiares - para suprir pelo menos uma necessidade essencial durante a jornada. Nessa prática, se faz necessário o desvio de rotas comerciais para acessar infraestrutura básica gratuita, levando ao gasto inevitável de combustível e ao risco de realizar trajetos sem passageiros, o que é relatado como financeiramente prejudicial, mesmo quando em benefício próprio. Paralelamente, observa-se a adoção de estratégias de autossuficiência para mitigação de custos e otimização do tempo, como a prática de transportar suprimentos no veículo, sendo uma prática citada por diversos motoristas.

Com relação à satisfação das necessidades básicas, na ausência do suporte residencial, todos os motoristas citam recorrer à infraestrutura comercial urbana como supermercados, postos de gasolina e padarias. No entanto, citam que o acesso a essas instalações sanitárias é frequentemente marcado pelo consumo condicionado, em que o uso do banheiro é restrito a clientes pagantes. Dessa forma, os motoristas são obrigados a realizar pequenas compras para ter o direito de uso, ou a enfrentar cobranças diretas, especialmente na região central da cidade.

Diante da precarização, equipamentos públicos e espaços informais emergem como vitais para a manutenção da força de trabalho. A região da chamada “ponte do Tunicão” se tornou um ponto fixo onde diversos motoristas se reúnem nos momentos de espera entre uma corrida e outra. O local fica estrategicamente posicionado em uma rua que possui ampla área gratuita para estacionamento, próximo da rodoviária, que se caracteriza por ser uma região de alto fluxo, além de contar com bancos públicos e principalmente a presença de um ponto de distribuição gratuita de água potável (bica).

Esse local, além de conferir certo conforto e conveniência aos agentes do circuito inferior, segundo relatos, tornou-se uma área de convivência em que se sentem mais seguros, visto que ao estarem reunidos diminuem possíveis riscos pela alta e constante exposição. Ainda, os restaurantes populares são citados por uma parcela significativa de motoristas (4) como locais preferenciais para refeições, sugerindo que as políticas públicas de segurança alimentar cumprem um papel subsidiário na manutenção da viabilidade econômica desses trabalhadores.

Figura 21: Ponto Fixo de Preferência dos Motoristas - Ponte do Tunicão/Matosinhos



Fotografia: Pedro Augusto Assunção, 2026.

Figura 22: Ponto Fixo de Preferência dos Motoristas - Ponte do Tunicão/Matosinhos



Fotografia: Pedro Augusto Assunção, 2026

A precariedade do acesso à infraestrutura resulta, em casos extremos, na supressão das necessidades fisiológicas. A dificuldade de encontrar instalações sanitárias disponíveis é um dificultador constante, com relatos de motoristas que utilizam o banheiro “onde der”, deixando clara a escassez de locais adequados.

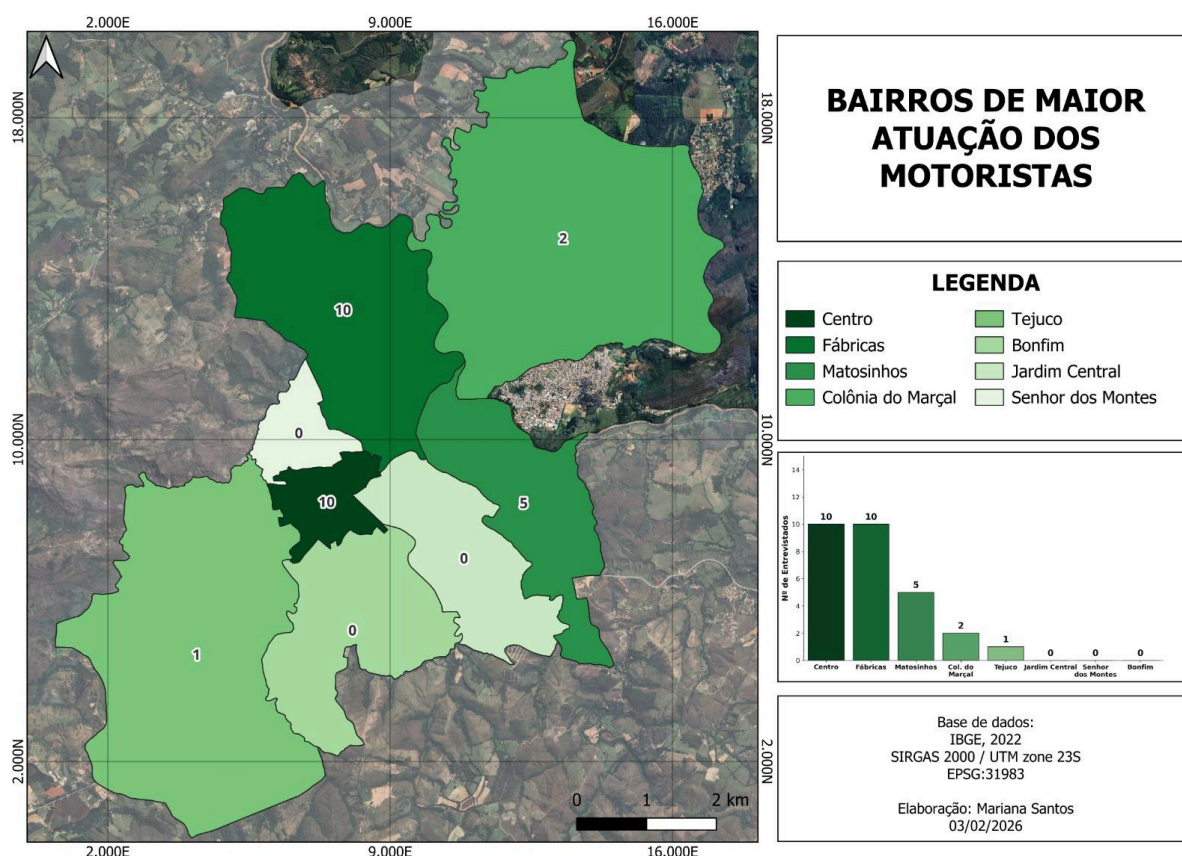
3.2.3 Dinâmicas de Atuação

A distribuição espacial da força de trabalho revela uma forte tendência à centralização, onde os motoristas buscam operar sob uma lógica de maximização da eficiência econômica e previsibilidade da demanda. Simultaneamente, observa-se zonas muitas vezes excluídas da atuação devido a fatores como a percepção de riscos e viabilidade financeira.

O padrão de preferência da circulação dos motoristas não é aleatório, mas fortemente concentrado no hipercentro comercial e em bairros que apesar de não serem centrais, desenvolveram forte refuncionalização a partir da instalação de centros comerciais de maior porte e a presença de equipamentos urbanos como escolas, como é

o caso da região do Matosinhos. Além desses, a região dos arredores da rodoviária se destaca como um dos principais pontos em que esses motoristas se posicionam em busca de corridas por ser uma zona propícia ao alto volume de passageiros e ainda dispor de infraestruturas informais de apoio que possibilitam uma gestão mais eficiente da espera, como a região da “Ponte do Tunicão” descrita anteriormente. O mapa abaixo ilustra as áreas de preferência de atuação de acordo com o número de menções pelos motoristas entrevistados.

Figura 23: Mapa - Bairros de Maior Atuação dos Motoristas



Fonte: IBGE, 2020. Elaboração: Mariana Santos Freitas.

Embora a cobertura do serviço seja teoricamente universal, na prática, ela é recortada por barreiras que ultrapassam as barreiras visíveis do espaço, ao ser intermeada pela gestão do risco. Identificou-se uma divisão entre a forma de atuar dos

motoristas, onde 8 afirmam não evitar nenhuma área ou o fazem com certa relutância, e 7 motoristas que aplicam ativamente uma prática de evitamento espacial.

O bairro Tejuco e suas subdivisões, como Águas Férreas e Água Geral, configura-se como a área de maior rejeição, sendo citado por 8 motoristas como local a ser evitado, principalmente no período da noite, após às 20h, indicando que a percepção do risco aumenta durante esse período. Componentes urbanos da região são explicitamente citados como áreas frequentemente evitadas, como é o caso dos conjuntos de habitação social Dom Lucas Moreira Neves, Risoleta Neves 1 e Risoleta Neves 2, indicados pelos motoristas como áreas de intensa tensão social e frequentes relatos de violência urbana. Dessa região, ainda são citadas especificamente as vias Rua das Gameleiras e Travessa Santa Rosa de Lima, sugeridas como áreas de domínio do tráfico de drogas. Além da região do Tejuco, os bairros Alto das Mercês e Senhor dos Montes também despontam como áreas de risco pela percepção dos motoristas, sendo citadas por 4 motoristas cada. Assim como no caso do Tejuco, foram citadas vias específicas que sugerem um risco local acentuado como motivo de rejeição, como é o caso da Rua Lavras (Senhor dos Montes), Travessa Toledo e Travessa Montezuma, ambas no bairro Senhor dos Montes. Um dos motoristas relata ter sofrido uma tentativa de assalto no bairro Alto das Mercês durante a madrugada, e afirma que “90% das corridas nesses locais são “problema””.

Além da violência urbana, outro fator significativamente citado como critério para evitar certas áreas ao recusar corridas, se trata da inviabilidade econômica de deslocamento entre locais específicos, caracterizando o que pode ser chamado de risco financeiro. O bairro Colônia ilustra esse paradoxo pois, embora seja área de atuação de alguns, é evitado por outros devido à baixa probabilidade de captar uma corrida de retorno para a área de preferência. O deslocamento sem passageiro corrói a margem de lucro, tornando a corrida para áreas periféricas ou rurais economicamente inviável sob a lógica do algoritmo. Ainda, fatores como vias apertadas e de difícil acesso são citados por uma parcela menor dos motoristas, como a Rua Severo Carazza e a chamada “região da Caixa d’Água”, ambas situadas no centro histórico da cidade.

Apesar das queixas dos motoristas com relação às regiões que evitam, é clara a baixa autonomia estratégica dos trabalhadores sobre a tomada de decisões durante a

jornada de trabalho. A esmagadora maioria das decisões de deslocamento é reativa, guiada por fatores externos (o algoritmo e a demanda) em detrimento da vontade do motorista. Dez dos 15 motoristas entrevistados relatam não escolher ativamente uma região, adotando a postura de “ir onde a corrida toca”, o que enfatiza uma dinâmica de liberdade vigiada, onde a necessidade de fluxo contínuo subordina o trabalhador à distribuição algorítmica da demanda.

A autonomia vigiada no trabalho pelas plataformas locais fica claro através dos relatos da aplicação de penalidades que atuam como o principal mecanismo de controle da força de trabalho. O conflito entre a teórica liberdade do motorista e a necessidade da plataforma de garantir a aceitação das corridas acaba por resultar em um sistema em que sanções, bloqueios e ameaças diretas através de grupos de Whatsapp são a norma, e não a exceção, onde mais da metade da amostra (8 de 15) relatou explicitamente já ter sofrido suspensões temporárias ou bloqueios. A vigilância se difere do padrão de plataformas de alcance global no sentido em que, ao se reduzir a escala, os gerentes das plataformas são agentes efetivamente ativos da organização da dinâmica laboral, e têm ciência e domínio sobre o contingente da força de trabalho “vinculada”. Quando não se tratam de apenas “números”, como em uma plataforma global, mas sim de indivíduos específicos e conhecidos que atuam pela empresa, a dinâmica do controle se especifica, e já não se limita ao algoritmo. Para além dele, que não foi excluído da vigilância, e restringe o acesso a corridas seguindo critérios pré determinados, o controle se intensifica ao nível pessoal, pessoa a pessoa, a partir de ameaças específicas que são direcionadas aos motoristas através de grupos de conversa. Ainda, em casos mais específicos, são convocadas reuniões em espaços físicos com o contato direto entre gestor e motorista, o que remete às estratégias utilizadas em contextos de vínculo empregatício formal, porém em um âmbito de trabalho “autônomo”. Alguns motoristas relatam já terem sido questionados diretamente pela recusa de corridas próximas, o que configura uma vigilância direta sobre a localização e decisão do trabalhador. Ao transcender a impessoalidade, a jornada de trabalho que já é tradicionalmente marcada pelo controle tecnológico, se intensifica criando um ambiente de pressão psicológica constante.

Os gatilhos para as penalidades estão intrinsecamente ligados ao exercício da autonomia do trabalhador: a recusa (não aceitar a solicitação) ou o cancelamento (desistir após o aceite). A plataforma busca, assim, anular a seletividade do motorista. O bloqueio é acionado automaticamente após sequências numéricas específicas de negação, sendo identificados padrões como suspensões de 1 hora após 4 ou 5 recusas consecutivas, ou bloqueios de 2 horas após o cancelamento de 2 a 3 corridas. Além das suspensões explícitas, observa-se a prática de “punições invisíveis”, em que motoristas relatam que, após recusarem uma corrida, percebem uma maior demora até que a próxima solicitação chegue, dificultando a retomada imediata do fluxo de trabalho. A automação pune indistintamente, podendo bloquear motoristas por “erros” operacionais ou decisões de segurança, como o cancelamento devido à falta de tempo hábil para ler o destino da corrida - alguns motoristas relatam a necessidade de utilizar aplicativos de cliques automáticos (Auto Click) para otimizar o aceite de corridas, visto que algumas plataformas enviam a mesma corrida para todos os motoristas, o que acirra consideravelmente a competição e risco de boicotes. Em suma, a liberdade de recusar serviço, embora tecnicamente existente, é operacionalmente inviabilizada por uma sistema de punições que visa alinhar, de forma coercitiva, o comportamento do motorista, aos interesses da plataforma.

Com relação aos principais desafios enfrentados no trabalho, os motoristas relatam tensões que abrangem desde limitações infraestruturais, até conflitos de governança com as plataformas e riscos psicossociais advindos da interação com o público e da saturação do mercado. A infraestrutura de trânsito domina as queixas operacionais, sendo citada por 10 dos 15 entrevistados como o principal obstáculo para o exercício da atividade, se tratando não apenas de um desconforto logístico, mas de um fator que impacta diretamente a eficiência econômica do trabalhador. O congestionamento e a condição precária de vias urbanas elevam o tempo de deslocamento e aceleram o desgaste dos veículos, agravando os custos de manutenção.

Além disso, citado por 6 dos 15 motoristas, está a insatisfação com a gestão controladora e coercitiva das plataformas locais que se coloca em conflito direto com a teórica autonomia do trabalhador. Em conjunto com a postura agressiva de controle por parte das plataformas, a insatisfação também se manifesta ao redor de valores e taxas

cobradas, principalmente para motociclistas, em que a corrida mínima é fixada em 6 reais, sendo apontada como insuficiente frente à inflação dos custos operacionais e de repasse de taxas às plataformas. Ainda, a falta de rigor na seleção de novos motoristas se mostra como fator de preocupação por parte dos entrevistados. Nesse sentido, foram citados relatos explícitos de assédio praticado por motoristas contra passageiros, sugerindo que a vinculação pouco criteriosa compromete a reputação da categoria profissional e, principalmente, a segurança dos usuários.

A rotina de trabalho com o público também é marcada por tensões, com relatos de conflitos com passageiros frequentemente embriagados ou que tentam burlar regras de capacidade dos veículos, sendo o público universitário citado como um perfil desafiador nesse contexto. Por fim, a saturação do mercado, com a concorrência desenfreada impulsionada pela alta diversidade de aplicativos e motoristas que se mostra superior à demanda local, resulta na diluição dos ganhos e na extensão exaustiva da jornada de trabalho para manutenção da renda, deixando claro o interesse, mesmo que implícito, pela regulamentação efetiva do setor localmente, medida que serviria para mitigar os impactos negativos da concorrência desleal e desorganizada.

Apesar das insatisfações e tensões relatadas, a percepção dos entrevistados quanto a relação com as plataformas é predominantemente descrita como funcional, sendo o contato acessível quando necessário um fator determinante para essa condição, em contraponto com as ameaças diretas que são ponto de insatisfação pelo exato mesmo fator de facilidade ao acesso. A dinâmica de comunicação demonstra alta eficácia para questões operacionais, onde as tentativas de contato para resolução de problemas imediatos (como falhas de pagamento ou suporte em acidentes) apresentam alto índice de sucesso. Um ponto chave para a ruptura ocorre quando os motoristas tentam exercer influência sobre as regras de trabalho (no caso das empresas privadas, a cooperativa se difere nesse quesito), como reclamações e sugestões. Há relatos de reuniões para reivindicação de aumento de tarifas que não geraram retorno, ou de gestores que recusam explicitamente opiniões sob o argumento de propriedade privada da plataforma. Um motorista chega a descrever a gestão como uma “ditadura” dos proprietários, onde não há espaço para a voz dos trabalhadores. Dessa forma, a comunicação é desenhada para garantir o fluxo operacional, ignorando sistematicamente

a satisfação ou as necessidades financeiras dos trabalhadores, onde a “boa relação” é condicional e só existe enquanto o motorista se submete às expectativas da empresa, deteriorando-se rapidamente quando a autonomia é exercida.

3.2.4 Viabilidade Econômica

A análise da viabilidade econômica da atividade revela uma profunda discrepância entre o faturamento bruto e a renda líquida efetiva como um fator crítico, onde a desconexão entre o nível de esforço e o retorno líquido impulsiona um ciclo de trabalho prolongado. Embora a renda bruta estimada atinja o patamar de R\$5.571,00, a operação é caracterizada por um custo de manutenção alto, o que compromete a sustentabilidade financeira do trabalhador a longo prazo. Os dados indicam que a atividade consome, em média, 53,1% da renda bruta gerada. Com gastos mensais estimados em R\$2.959,00 somente para exercer a atividade, o lucro líquido médio dos motoristas é reduzido a apenas R\$2.513,00. Este valor, quando comparado com as jornadas de trabalho exaustivas identificadas anteriormente (frequentemente superiores a 10 ou 12 horas diárias), evidencia a precariedade a qual é submetida a força de trabalho do circuito inferior, em que a baixa remuneração pelas extensivas horas trabalhadas ainda é em grande parte absorvida pelos custos operacionais. A tabela abaixo especifica a renda bruta média citada pelos motoristas em contraposição com os gastos indicados para exercer a atividade.

Tabela 11: Renda Média Mensal e Gastos Mensais Aproximados para Trabalhar

Entrevistado	Renda Média Mensal	Gastos com o trabalho mensalmente (valores aproximados)
Motorista 1	R\$2000,00	R\$1230,00 (combustível, manutenção, internet, não citou taxas da plataforma)
Motorista 2	R\$2000,00 a R\$3000,00	R\$1085,00 (combustível, manutenção, internet, mensalidade plataforma)
Motorista 3	R\$5000,00 a R\$6000,00	R\$2280,00 (combustível, internet, não citou outros gastos)
Motorista 4	R\$9000,00 a R\$12000,00	R\$5300,00 (financiamento do veículo, combustível,

		manutenção, internet e créditos na plataforma)
Motorista 5	R\$2500,00 a R\$3000,00	R\$1430,00 (combustível, manutenção, internet e mensalidade da plataforma)
Motorista 6	R\$6500,00 a R\$7000,00	R\$4000,00 (aluguel de veículo, combustível, internet e créditos na plataforma)
Motorista 7	R\$9000,00	R\$4250,00 (financiamento do veículo, combustível, manutenção, internet e mensalidade da plataforma)
Motorista 8	R\$6000,00 a R\$7000,00	R\$4000,00 (financiamento do veículo, manutenção, combustível, internet e créditos na plataforma)
Motorista 9	R\$8000,00 a R\$9000,00	R\$4000,00 (combustível, manutenção, internet e créditos na plataforma)
Motorista 10	R\$11000,00	R\$6190,00 (financiamento do veículo, manutenção, 2 internets, seguro e mensalidade da plataforma)
Motorista 11	a partir de R\$2000,00	R\$1570 (combustível, crédito para internet e mensalidade na plataforma)
Motorista 12	R\$2000,00 a R\$3000,00	R\$1650,00 (financiamento da moto, combustível, internet e mensalidade da plataforma)
Motorista 13	R\$3000,00 a R\$4000,00	R\$2400,00 (combustível, manutenção, internet, limpeza do veículo, mensalidade e créditos plataforma)
Motorista 14	R\$3000,00	R\$2000,00 (combustível, manutenção, internet)
Motorista 15	R\$4000,00	R\$3000,00 (financiamento do veículo, combustível, manutenção, internet, crédito nas plataformas)

Fonte: dados das entrevistas. Elaboração própria, 2025

Ao observar a atividade do motorista 4, por exemplo, é notável a retenção média de aproximadamente 50% da renda bruta acumulada somente com os gastos direcionados ao trabalho, podendo ainda ultrapassar essa porcentagem em meses de menor ganho. Vale ressaltar que esse motorista relata trabalhar sem folgas - 7 dias por semana - por cerca de 12 horas diárias, o que confere a esse trabalhador um valor aproximado de 29,16 reais por hora trabalhada (considerado a renda bruta média em R\$10.500,00). Ao comparar a mesma renda em um contexto de regime formal trabalhista (jornada de 8 horas diárias e folgas remuneradas), o valor da hora trabalhada sobe para R\$43,75, o que configura um acúmulo de exatos 50% da hora trabalhada pelo motorista. Dessa forma, a intensidade do trabalho, em conjunto com os riscos operacionais e o alto impacto financeiro pela própria rotina de trabalho, revelam um ciclo de alta exigência e baixa margem líquida.

A totalidade dos entrevistados (100%) cita os custos com internet móvel como uma despesa fixa constante, confirmando a conexão digital como meio de produção essencial ao lado do automóvel, evidenciado pelo relato de um motorista que cita a utilização de dois aparelhos telefônicos móveis, onde um desses tem seu uso estritamente voltado para o exercício da função, e o outro para uso pessoal. O combustível figura como o item de maior impacto orçamentário, citado universalmente, seguido pela manutenção veicular. O motorista 10, por exemplo, reporta um gasto mensal de R\$3200,00 apenas com combustível, e até R\$700,00 com manutenção, o que reflete a alta quilometragem e o desgaste acelerado do veículo.

Dos 15 motoristas entrevistados, a maioria esmagadora (14) dispõem de veículo próprio para o trabalho, seja ele quitado (8 motoristas) ou financiado (6 motoristas). Dessa forma, o financiamento do veículo representa um custo fixo pesado para 40% da amostra, onde, motoristas como o 4 e o 7 comprometem mais de R\$1000,00 mensais apenas com a parcela do carro, limitando drasticamente a margem de lucro. Ainda, o motorista 6 relata não possuir veículo próprio e arcar com R\$2000,00 mensais com o aluguel do veículo de um amigo, sendo um valor consideravelmente acima da média de financiamentos relatos, que gira em torno de R\$1250,00 mensais.

A fidelização imposta pela maioria das plataformas funciona como um agravante do controle aos motoristas, visto que esses não são passíveis do uso de estratégias próprias para a otimização do trabalho. O motorista 15, único entrevistado da amostra vinculado a mais de uma empresa, relata adotar a escolha por corridas com melhor custo-benefício entre a variedade de plataformas como uma estratégia para mitigar os riscos financeiros. Dessa forma, a alta frequência e a longa duração da jornada de trabalho identificadas pela análise da atuação dos motoristas despontam como uma resposta direta à necessidade de diluir os altos custos operacionais e compensar a baixa margem de lucro, de modo a alcançar um patamar financeiro mínimo de sustentação.

3.2.5 Dinâmica de Mobilidade Regional: O Papel das Viagens Intermunicipais

A rotina de trabalho relatada pelos motoristas revela um constante deslocamento intermunicipal, o que constitui uma camada específica e vital para a manutenção da

atividade econômica. Essa atividade se caracteriza como um significativo suplemento de renda, visto que viagens para municípios vizinhos não configuram a fonte principal de ocupação diária para a maioria dos motoristas, mas representam um componente de receita recorrente. Os dados indicam que 10 dos 15 entrevistados realizam com frequência trajetos entre municípios, sendo a intensidade definida por 1 motorista como “diariamente”; 4 motoristas como “frequentemente” e 5 motoristas como “semanalmente”. Os outros cinco motoristas da amostra afirmam realizar este tipo de viagem esporadicamente.

A cidade de Tiradentes consolida-se como o principal polo de atração dessas solicitações, figurando como o destino mais citado pela amostra, com 11 menções. Na sequência, destacam-se Coronel Xavier Chaves e Santa Cruz de Minas, além de ocorrências mais esporádicas envolvendo Prados e Ritópolis. A predominância de Tiradentes - amplamente reconhecida, em âmbito nacional e internacional, por seu expressivo apelo turístico - evidencia que a sazonalidade de eventos exerce influência direta sobre a dinâmica das corridas e variabilidade de renda dos motoristas, intensificando tanto o fluxo de visitantes quanto o deslocamento de trabalhadores fixos e temporários provenientes de municípios vizinhos, como São João del-Rei e Santa Cruz de Minas, que se dirigem à cidade para fins laborais.

Além disso, outro fator relatado pelas entrevistas, se trata da realização de corridas solicitadas por passageiros oriundos de cidades e distritos próximos que contam com limitada oferta de transporte coletivo. Um dos motoristas citou atender diariamente solicitações de corridas de passageiros residentes dessas localidades que se deslocam até São João del-Rei com o intuito de acessar o comércio e serviços, o que sugere que o transporte por aplicativo desempenha um papel complementar ao suprir lacunas na infraestrutura de transporte intermunicipal.

3.2.6 Percepção do Mercado Local

A percepção geral dos entrevistados com relação ao mercado local de São João del-Rei revela certa polarização, em que a estrutura de precificação e taxas se apresenta como um atrativo para os motoristas, enquanto a baixa densidade da demanda em

conjunto com a alta competitividade pela oferta diversa de plataformas configuram-se como um ponto de frustração comum. É importante ressaltar que a análise dessa percepção baseia-se nos relatos de 9 dos 15 entrevistados, visto que uma parcela significativa da amostra (6 motoristas) não soube ou não quis explicitar vantagens ou desvantagens específicas, sugerindo uma naturalização das condições locais ou falta de parâmetros comparativos.

A principal percepção positiva sobre a operação em escala local é de natureza estritamente econômica, onde a precificação das corridas surge como a vantagem local mais citada, sendo crucial para a sustentabilidade do trabalhador diante dos altos custos operacionais identificados. Essa percepção é reforçada pela experiência comparativa: dois dos entrevistados atuaram anteriormente como motoristas da Uber na metrópole de São Paulo antes de residirem em São João del-Rei e atuarem em plataformas locais, citando que “São João tem o preço muito melhor do que em capital”, em termos de valor por corrida, sinalizando uma maior conversão de valor para o motorista.

Em contrapartida, a insuficiência de demanda se consolida como a principal desvantagem competitiva do mercado local. O volume de chamadas é explicitamente citado como inferior ao encontrado em grandes centros urbanos, vindo a ser uma limitação que impõe ao trabalhador uma negociação constante entre a frequência do trabalho e a rentabilidade da viagem. Nesse sentido, os relatos evidenciam que o motorista local opera sob uma lógica distinta do ganho por volume típico da atuação em capitais. Em São João del-Rei, aceita-se um fluxo menor de corridas e maior tempo de ociosidade em troca de uma taxa de lucro mais vantajosa por viagem realizada. Dessa forma, um dos motoristas que atuaram pela Uber em São Paulo afirma que, embora o preço seja melhor, “no final, [atuar pela] Uber e a 99 é melhor”. O outro motorista que atuava em São Paulo cita que fazia cerca de 30 a 40 corridas por dia pela Uber, volume que caiu para em torno de 15 corridas diárias em São João del-Rei. O entrevistado cita que “se tivesse o preço daqui e a demanda da Uber, tava rico”, vislumbrando um cenário que considera como o ideal para a prática da função. Assim, na ausência da demanda massiva, a precificação local mais alta atua como um mecanismo compensatório indispensável para a viabilidade da profissão.

3.2.7 Segmentação de Serviços

A percepção dos motoristas com relação a introdução de modalidades específicas de serviço (como categorias Rural e Universitário) mostra uma dissonância entre a alta aceitação teórica do modelo e a pouca aplicação prática, em que a iniciativa de se especializar a oferta dos serviços é valorizada positivamente como ferramenta de gestão do trabalho, mas enfrenta desafios referentes à dinâmica do mercado, o que impõe barreiras à sua efetividade.

O tema foi avaliado positivamente por 10 motoristas, com 8 destes expressando explicitamente uma opinião favorável à existência dessas modalidades. A principal razão para essa aprovação reside na ampliação da liberdade de escolha e na capacidade de triagem dos serviços, visto que a segmentação permite ao motorista exercer maior controle sobre sua rotina, habilitando ou desabilitando categorias conforme sua preferência ou adequação do veículo. Dessa forma, a modalidade específica funciona como um filtro preventivo. O motorista 1 e o motorista 4, por exemplo, destacam a importância da opção Pet ser opcional, permitindo que o trabalhador recuse o transporte de animais para evitar sujeira ou desconforto sem sofrer penalidades. Da mesma forma, a modalidade Rural é vista pelo motorista 6 como essencial para filtrar solicitações que envolvam estradas de terra, preservando o veículo de desgaste excessivo caso o condutor não deseje esse tipo de trajeto.

Para além da autonomia, a especialização é percebida como uma vantagem operacional que otimiza a prática diária, apontando que a categorização correta direciona a demanda para o veículo mais adequado, evitando ineficiências logísticas. O motorista 1 ilustra essa lógica ao criticar o uso da categoria comum para compras de supermercado, argumentando que a modalidade específica (Bag ou Mercado) garantiria o envio de um veículo sedan (com porta-malas maior), evitando transtornos operacionais com carros compactos. Há também o reconhecimento de que certas modalidades, como a Rural, oferecem uma remuneração diferenciada que compensa o maior esforço ou desgaste do equipamento, tornando a corrida economicamente mais atrativa.

Apesar da avaliação positiva do conceito, a realidade operacional é marcada pela subutilização dessas categorias. O fator “baixa demanda” foi citado por 5 motoristas como um obstáculo à consolidação dessas estratégias, onde os relatos indicam uma lacuna de mercado entre a funcionalidade oferecida e o comportamento do consumidor. Os motoristas alegam solicitações frequentes de usuários para transportar cargas, animais ou realizar trajetos complexos pela categoria “Comum”, ignorando as categorias específicas para esse perfil, visto que essas apresentam um custo mais alto ao cliente. Assim, apesar de bem avaliadas e consideradas benéficas, as modalidades específicas não geram grande impacto porque os passageiros acabam utilizando a modalidade padrão para todas as necessidades, o que frustra a expectativa de segmentação e rentabilidade projetada pelos motoristas.

A oferta de serviços diversificada, porém, se determina pela natureza material do veículo, onde o serviço de corridas por motocicletas encontra-se restrito da ampla gama de produtos acessível aos condutores de automóveis. Para este segmento, além do transporte tradicional de passageiros, a única flexibilização identificada é a oferta de serviços de logística leve, como a entrega de pequenos objetos e mercadorias disponibilizada por algumas plataformas específicas. Esta modalidade alternativa é avaliada positivamente pelos trabalhadores, fundamentando-se em uma lógica de maior conforto ergonômico e otimização econômica. O relato de que a categoria permite carregar “coisas leves” e oferece uma remuneração diferenciada sugere que, para o motociclista, a entrega de encomendas representa uma quebra vantajosa na rotina de transporte de passageiros, permitindo a maximização do ganho com menor desgaste físico e operacional do veículo.

3.2.8 Tipos de corrida mais atendidas e observações dos motoristas

Ao analisar os relatos dos motoristas com relação ao tipo de serviço predominante nos atendimentos diários, é revelada uma dinâmica operacional caracterizada pela concentração em deslocamentos rápidos e básicos, simultaneamente a indícios de fragilidade na relação contratual, manifestada através de práticas informais,

como é o caso das corridas realizadas sem o intermédio das plataformas (“corridas por fora”). A categoria de serviço “Comum” aparece como a modalidade mais solicitada, sendo citada pela maioria significativa dos motoristas, que especificam as corridas mais recorrentes pelo padrão de curta distância. O padrão da maior parte do volume de trabalho reflete uma natureza de deslocamentos cotidianos rápidos, o que impõe ao motorista a necessidade de um alto volume de viagens para compensar o faturamento reduzido por corrida. Nesse sentido, o segmento de corridas por motocicleta desponta como um agente referencial, absorvendo parte significativa da demanda por agilidade ao operar sob uma lógica de preços mais acessíveis e rotas rápidas, reafirmando sua relevância para a fluidez do trânsito local.

Embora observada como uma prática minoritária nos relatos, a existência de arranjos de corridas combinadas à margem do aplicativo sinaliza uma tensão latente entre a força de trabalho e a governança das plataformas. Foi identificado o rompimento deliberado das regras de exclusividade, onde motoristas realizam o agenciamento direto de passageiros como uma forma de mitigação aos riscos financeiros constantes do trabalho vinculado às plataformas. Um dos motoristas entrevistados relata explicitamente essa prática: apesar de reconhecer ser proibido pela plataforma, ele fornece seu contato pessoal aos clientes para agendar corridas futuras, especialmente as intermunicipais. Ao realizar essa atividade, o trabalhador garante a captura da totalidade do valor da corrida, eliminando assim a taxa de intermediação cobrada pelas plataformas.

A recorrência dessa prática, corroborada pela observação de outro entrevistado de que motoristas conquistam clientes particulares e eventualmente abandonam os aplicativos para atuar de forma autônoma, ou ainda, criar sua própria plataforma, sugere que a precificação oficial e os custos operacionais elevados pressionam o trabalhador a buscar alternativas de rentabilidade, assumindo riscos regulatórios para garantir uma margem de lucro viável para a própria subsistência.

3.2.9 Propostas de Melhoria e Reivindicações da Categoria

Ao final das entrevistas concedidas, foi direcionada aos motoristas a indagação sobre sugestões que pudessem contribuir para a garantia de um ecossistema de trabalho mais sustentável e justo para a categoria. A análise dessas sugestões revela uma clara consciência sobre os entraves estruturais do mercado de transporte por aplicativo em São João del-Rei. As sugestões transcendem a queixa individual, apontando para a necessidade de reformas sistêmicas fundamentais, como a regulação da concorrência (saturação), a revisão da matriz tarifária e a profissionalização da governança corporativa.

A demanda por uma intervenção na densidade de oferta é a reivindicação mais expressiva, sugerindo que o mercado local atingiu um ponto de saturação crítica. A percepção de que existe um desequilíbrio entre o número de plataformas/motoristas e a demanda real, fundamenta propostas de restrição de acesso ao mercado. Diversos motoristas identificam a pulverização do mercado em múltiplos aplicativos e o excesso de veículos como fatores de ineficiência econômica e redução da lucratividade individual. A exigência por maior rigor na fiscalização também é direcionada a falta de critérios para a atuação em algumas plataformas, sendo colocada como uma questão que induz a concorrência desleal. Esse fator é exemplificado por um dos entrevistados ao citar a presença de veículos com idade superior a 10 anos atuando no mercado local, o que, segundo o motorista, configura um cenário de vantagem para esses agentes que operam com custos de amortização menores.

Com relação à inflação dos custos operacionais, os trabalhadores propõem uma revisão técnica dos mecanismos de precificação para recompor a margem de lucro. No segmento dos motociclistas especificamente, há uma pressão pelo aumento da corrida mínima, atualmente fixada em R\$6,00, com a sugestão direta de um dos motociclistas pelo aumento do valor monetário ou a redução da distância coberta pela tarifa base (de 2,3 km para 1,3 km), adequando a remuneração ao custo real do deslocamento e às taxas de mensalidade da plataforma. Com relação aos motoristas de automóveis, a insatisfação com relação às taxas de intermediação se mostra concentrada na parcela dos motoristas vinculados a plataformas de atuação nacional, como é o caso do motorista

14, que cita a cobrança de 20% do valor da corrida como desproporcional ao volume de corridas recebidas, restando uma fatia modesta de retenção ao trabalhador. Em contrapartida, o motorista 3, vinculado a uma plataforma local, sugere o investimento em publicidade para atrair passageiros via menor preço, apostando no volume em detrimento da margem unitária.

A ineficiência da malha viária é identificada como um fator externo que corrói a produtividade por um terço dos motoristas entrevistados, sendo citados o trânsito intenso e a falta de sinalização como principais pontos a serem aprimorados para uma rotina de trabalho sustentável. Adicionalmente, também foram apontadas falhas tecnológicas, solicitando melhorias na precisão do GPS para evitar deslocamentos errôneos.

Por fim, emergem críticas quanto aos métodos de gestão e recrutamento das plataformas locais, sugerindo uma crise de profissionalismo na governança. O motorista 1 critica o modelo de gestão baseado em grupos de Whatsapp, classificando-o como inadequado e exposto. Sua sugestão é a implementação de canais impessoais diretos e individualizados, eliminando a exposição pública e o amadorismo no trato de questões disciplinares, assemelhando-se ao padrão de privacidade das plataformas globais. Ainda, surge a reivindicação por processos de recrutamento mais estritos, ao citar casos de assédio a passageiros (especialmente mulheres) pelos motoristas. O entrevistado cita que a falta de critérios rigorosos na contratação gera riscos de segurança para todos os envolvidos da cadeia trabalhista, e principalmente, para o cliente, o que levanta um ponto crítico sobre a responsabilidade social das empresas.

3.3 - Resultados Obtidos: Usuários

Para a análise da percepção dos moradores da São João del-Rei com relação à mobilidade urbana na cidade, enfatizando o transporte por aplicativos, foram entrevistados 5 indivíduos entre 27 e 35 anos, de forma a compreender a frequência de utilização desse serviço, modalidades mais utilizadas, quais as plataformas de escolha e por quê dessa escolha, além da percepção dos entrevistados sobre o transporte público

local, com o intuito de identificar possíveis falhas que possam levar ao crescimento do nicho de serviços de transporte por aplicativo no município. É importante frisar que no período de realização das entrevistas, a prefeitura de São João del-Rei havia implementado a política pública de gratuidade para toda a população em linhas de ônibus de circulação municipal.

A maioria dos entrevistados (4 em 5) realiza corridas por aplicativos de transporte pelo menos uma vez por semana, indicando que as empresas de transporte por aplicativo se mostram como um meio de transporte consistente, e não apenas uma alternativa esporádica. Apenas um entrevistado usa “esporadicamente” para ilustrar a frequência de utilização do serviço.

O serviço de corrida por mototáxi se apresenta como uma modalidade vital para a amostra, sendo utilizada por 3 dos 5 entrevistados (60%), frequentemente em conjunto com o automóvel. As razões para esta escolha estão ligadas a fatores como “rapidez” e custo mais baixo, sugerindo que a economia de tempo e custo são fatores de decisão cruciais. Apesar da notória demanda por corridas de motocicleta, a corrida por automóvel foi a mais citada, sendo mencionada por 4 dos 5 entrevistados.

A maioria dos entrevistados opta por plataformas locais e a decisão do uso é influenciada tanto pela familiaridade inicial quanto pelo valor percebido. As plataformas Me Leva SJ (3 menções) e Moto SJ (3 menções) são as mais utilizadas e referenciadas pelos entrevistados. Ainda foram citadas as plataformas Move SJ (1 menção), Pedemoto (1 menção) e InDrive (1 menção). Esta última se trata da única plataforma de atuação global presente em operação no território de São João del-Rei. A menção a essa empresa pelo usuário veio do relato de uma tentativa mal sucedida de utilizar o aplicativo na cidade, onde o entrevistado citou ter achado a plataforma de difícil utilização e pouco prática, passando a utilizar somente a plataforma Me Leva SJ após a tentativa, mostrando que a usabilidade é um fator de descarte importante. Esse episódio ilustra uma forte aceitação de plataformas locais ou regionais em detrimento de grandes corporações globais, sugerindo que o conhecimento das especificidades locais pelas empresas levam a um reconhecimento do público em questão.

Os fatores de escolha dos aplicativos se dividem entre custos, familiaridade e praticidade, com justificativas como “mais barato”, “mais rápido que carro” e “primeiro

que conheceu”. A forma de pagamento mais citada foi o PIX, com 100% das menções, seguida de “cartão pelo app” (2 menções) e “dinheiro” (1 menção).

Com relação a percepção do transporte público pelos entrevistados, foram relatadas críticas operacionais significativas, que parecem limitar sua adoção mesmo no contexto da gratuidade. Apenas dois entrevistados se assumem como utilizadores do transporte público, um deles sendo motivado pela recente gratuidade. Os outros três entrevistados não são usuários do transporte público porém ainda assim relatam suas percepções e críticas. As opiniões revelam problemas na qualidade do serviço, com o relato de problemas de frota e lotação dos veículos, onde é percebida a necessidade de aumentar a frota e número de linhas pelos frequentes relatos de ônibus superlotados ou com problemas mecânicos que prejudicam o funcionamento do serviço para a população, resultando em redução da mobilidade urbana. A Tarifa Zero é mencionada de forma majoritariamente positiva, porém as críticas ao serviço pelos problemas de frota e horários sugerem que a gratuidade não seja fator suficiente para a adoção do serviço público por parte da população, que se mantém fiel ao uso dos aplicativos de transporte. Para além do transporte público, uma entrevistada se declara também como usuária de bicicleta, relatando queixas sobre a falta de ciclovias nas vias urbanas de São João del-Rei, indicando que a infraestrutura de mobilidade ativa também é uma preocupação e afeta diretamente a segurança e integridade da população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo central compreender as dinâmicas e as estratégias das empresas de mobilidade urbana por aplicativo no território de São João del-Rei, analisando o período de 2018 a 2025. Partindo da premissa de que a plataformização reconfigura o território usado (Santos, 1994), o estudo evidenciou como a cidade absorveu, adaptou e reproduziu a lógica do capitalismo de plataforma (Srnicek, 2017) mesmo à revelia da presença inicial de corporações hegemônicas globais, como a Uber e a 99.

A investigação demonstrou que a classificação de São João del-Rei como Centro Sub-Regional A é a chave explicativa para o fenômeno observado. A cidade possui uma atratividade demográfica impulsionada por sua forte centralidade universitária e turística, gerando uma demanda solúvel por mobilidade. No entanto, por não possuir a densidade e a escala metropolitana priorizadas pelos algoritmos globais, caracterizando-se temporariamente como um espaço opaco para essas grandes empresas, o município abriu margem para o florescimento da chamada plataformização dos pequenos (Tozi, 2025).

Ao longo do período analisado, o território sanjoanense serviu como um verdadeiro abrigo para o desenvolvimento de aplicativos de atuação local e regional. Essas empresas locais demonstraram uma notável capacidade de ler as rugosidades do território e a psicoesfera local, oferecendo serviços moldados às carências específicas da população. A introdução de modalidades tarifárias segmentadas, como corridas para a zona rural, descontos para estudantes universitários, viagens exclusivas para mulheres e até solicitações mediadas por inteligência artificial via WhatsApp, exemplificam como a técnica banalizada foi utilizada para capturar nichos negligenciados por modelos globais padronizados.

Contudo, a autonomia tecnológica dessas plataformas locais revelou-se ilusória. A pesquisa desmistificou a aparente independência desses aplicativos ao constatar que a grande maioria utiliza softwares licenciados por desenvolvedoras situadas em grandes centros, como Jundiaí (SP) e Rio de Janeiro (RJ). Sob a ótica da teoria dos dois circuitos

da economia urbana (Santos, 1975), consolida-se em São João del-Rei um circuito superior marginal: empresas que operam sob uma estética e mecânica modernas, mas que atuam como clientes subordinados às detentoras da tecnologia, reproduzindo a dependência estrutural e a transferência de excedentes para os polos hegemônicos.

No cerne dessa engrenagem encontra-se a figura do motorista, cuja realidade laboral espelha a face mais perversa da uberização. A flexibilidade prometida aos trabalhadores converte-se, na prática, em uma subordinação algorítmica e coercitiva, marcada por longas jornadas de trabalho que chegam a ultrapassar 70 horas semanais, ausência de infraestrutura básica de apoio e uma margem de lucro severamente corroída pelos altos custos de manutenção e combustíveis. Em resposta a essa precarização, destaca-se como movimento de resistência a criação da Cooper del Rei, uma iniciativa baseada no cooperativismo de plataforma que busca devolver a voz ativa e a autonomia financeira aos trabalhadores.

Por fim, nota-se que o cenário da mobilidade em São João del-Rei encontra-se em um momento de inflexão. A entrada recente da corporação global inDrive (em 2024) sinaliza o esgotamento dos mercados metropolitanos e o avanço do capital internacional sobre as cidades médias, inaugurando um conflito híbrido de modelos de gestão. Paralelamente, a adoção da política pública Tarifa Zero (em 2025) reconfigura o papel do Estado na garantia da mobilidade básica, impondo novos desafios de competitividade às plataformas privadas.

Diante da saturação do mercado e das tensões iminentes, fica evidente a urgência de uma regulamentação municipal efetiva e rigorosa para o setor. Faz-se necessário que o poder público atue não apenas na mediação da concorrência e na fiscalização das condições de segurança oferecidas aos usuários, mas fundamentalmente na proteção das relações de trabalho, assegurando que o uso corporativo do território não se dê em detrimento da sustentabilidade e da dignidade da classe trabalhadora local. Espera-se que este estudo contribua para o olhar geográfico e o planejamento urbano em São João del-Rei, bem como sirva de paradigma que auxilie no desenvolvimento de outras investigações semelhantes em cidades médias brasileiras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, [s. l.], ano 2020, v. 34, ed. 98, p. 111-126, 10 mar. 2020. DOI 10.1590/s0103- 4014.2020.3498.008. Disponível em: Acesso em: 18 nov. 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio-ago. 2021. DOI <http://doi.org/10.1590/15174522-116484>. Disponível em: Acesso em: 13 maio 2024.

ALVES, Flamarion Dutra. CONSIDERAÇÕES SOBRE MÉTODOS E TÉCNICAS EM GEOGRAFIA HUMANA. **Revista Dialogus**, Ribeirão Preto, v. 4, n. 1, 2008. Disponível em: xx. Acesso em: 18 jun. 2024.

ALVES-MAZZOTTI, A.; GEWANDSZNAJDER, F. O Método nas Ciências Naturais e Sociais Pesquisa Quantitativa e Qualitativa. [s.l: s.n.]. Disponível em: https://presencial.moodle.ufsc.br/pluginfile.php/686523/mod_resource/content/2/0_metodo_nas_ciencias_naturais_e_sociais_-_pesquisa_quantitativa_e_qualitativa%20-%20Alves-Mazzotti.pdf.

ANTUNES, R. *Trabalho e precarização numa ordem neoliberal*. In: GENTILI, P.; FRIGOTTO, G. (Orgs). *A cidadania negada: Políticas de exclusão na educação e no trabalho*. São Paulo: Cortez, 2001, p. 35-48.

ASSOCIAÇÃO DE MOTORISTAS DE (São Paulo). Dados Gerais. In: Dados Gerais. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://mapaosc.ipea.gov.br/base-dados>. Acesso em: 13 jan. 2026.

AZALIM, Ramos Barbara. Bárbara Ramos Azalim O TERRITÓRIO ENTRE O RECURSO E O ABRIGO: os algoritmos da Uber contra os motoristas em Belo Horizonte (MG). Orientador: Fábio Tozi. 2024. 127 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2024. Disponível em: <https://catalogobiblioteca.ufmg.br/acervo/693960>. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 27 mar. 2018. Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso em: [inserir data de acesso, ex: 20 fev. 2026].

CARNEIRO, Eder J. (2009). Formações territoriais urbanas em São João Del Rei (MG). ANPUH – XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2009, Fortaleza (CE).
CASILLI, A.; POSADA, J. The Platformization of Labor and Society. In: GRAHAM, M.; DUTTON, W. (Orgs.). *Society and the Internet*. Oxford: OUP, 2019, p. 293-306.

CATAIA, M.; SILVA, S. C. DA. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 3, n. 1, p. 55–75, 30 abr. 2013.

COTA, Daniela A.; DIÓRIO, Ana Carolina Dias. Dispersão e fragmentação socioespaciais em São João del-Rei, MG: considerações parciais. In: ENANPUR - Desenvolvimento, Planejamento e Governança, 15, 2013, Recife. *Anais...* Recife: Anpur, 2013, p. 1-18. v. 1.

COTA, Daniela Abritta; DIÓRIO, Ana Carolina Dias. Cidade intermediária e rede urbana: o caso de São João del-Rei (MG). **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, [s. l.], v. 21, n. 28, p. 67-84, 1ª sem. 2014. DOI 10.5752/P.2316-1752.2014v21n28p66. Disponível em: Acesso em: 3 maio 2024.

DEWES, João Osvaldo. Amostragem em Bola de Neve e Respondent-Driven Sampling: uma descrição dos métodos. Orientador: Luciana Neves Nunes. 2013. 53 p. Monografia (Bacharel em Estatística) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/93246/000915046.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 4 jun. 2025.

DUARTE, Leandro Ribeiro (2024). O USO CORPORATIVO DA CIDADE: as empresas de delivery e a uberização do trabalho em Belo Horizonte (MG). Programa de pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2024. (Dissertação de Mestrado).

Gabriela Lanza Porcionato, César Nunes de Castro, Caroline Nascimento Pereira. Aspectos Sociais do MATOPIBA: Análise Sobre o Desenvolvimento e Vulnerabilidade Social. Brasília, maio de 2018. IPEA.

GAIO SOBRINHO, Antônio (1997), História do comércio em São João del-Rei, São João del-Rei: ed. indep.

GAUDIN, T. L'écoute des silences. Les institutions contre l'innovation. Paris: Union Générale des Éditions, 1978.

GONÇALVES, M. V.; MALFITANO, A. P. S. O conceito de mobilidade urbana: articulando ações em terapia ocupacional. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, v. 29, 2021.

GRAÇA FILHO (2002), Afonso de Alencastro, A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João del-Rei (1831-1888), São Paulo: Annablume.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a datificação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. *Revista Eptic*, [S. l.], ano 2020, v. 22, n. 1,

p. 107 - 122, 10 jan. 2020. Disponível em:
<https://periodicos.ufs.br/epic/article/view/12188/10214>. Acesso em: 6 jan. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros: 1959. v. 27. p. 224-232. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Indicadores sociais municipais. In: IBGE. Censo demográfico: 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) 2024. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em:
https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102217_informativo.pdf Acesso em: 14 jan. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Regiões de Influência de Cidades (Regic): 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: Acesso em: 20 mai. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Regiões de Influência de Cidades (Regic): 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: Acesso em: 20 mai. 2024.

KAHIL, Samira P. Psicoesfera: Uso Corporativo da Esfera Técnica do Território e o Novo Espírito do Capitalismo. Sociedade & Natureza, Uberlândia, v. 22, n. 3, 2010.

LEITE, Tiago Marques; OLIVEIRA, Isabella Couto de. A BANALIZAÇÃO DAS TÉCNICAS E AS PLATAFORMAS NÃO-HEGEMÔNICAS: O APLICATIVO TXS2 NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (MG)¹. In: TOZI, Fábio (org.). PLATAFORMAS DIGITAIS E NOVAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS. São Paulo: Max Limonad, 2023. cap. 3, p. 321-337. ISBN 978-65-00-74969-4. Disponível em: <https://continenteufmg.com/>. Acesso em: 14 nov. 2025.

LINCOLN, Kevin. *The geography of Uber*. Pacific Standard, 11/09/2014. Disponível em:
<https://psmag.com/environment/transportation-geography-uber-silicon-valley-taxi-driving-smartphone-90446>. Acesso em 23/11/2023.

NIEBORG, D. B.; POELL, T. The Platformization of Cultural production: Theorizing the Contingent Cultural Commodity. *New Media & Society*, v. 20, n. 11, p. 4275–4292, 25 abr. 2018.

OLIVEIRA, Jadna Têssia; TOLEDO, Márcio. A EXPANSÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DEL-REI: UMA NOTA. I **Simpósio Mineiro de**

Geografia: Das Diversidades à Articulação Geográfica, Alfenas, p. 891-896, 26 a 30 de maio 2014.

PEREIRA, Honório Nicholls (2009). Permanências e transformações nas cidades-monumento: teatro social e jogos de poder - São João Del Rei: 1937-1967. Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009. (Dissertação de Mestrado).

POELL, Thomas; NIEBORG, David; VAN DIJCK, José. Plataformização. Revista Fronteiras - estudos midiáticos, Unisinos, ano 2020, v. 22, n. 1, p. 2-10, 10 jan. 2020. DOI doi: 10.4013/fem.2020.221.01. Disponível em: . Acesso em: 2 dez. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DEL-REI, **Plano de MOBILIDADE URBANA – SÃO JOÃO DEL REI – MG**. São João del-Rei, 2023.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; PIQUET, Rosélia Périssé da Silva Matéria e Espírito: o poder (des)organizador dos meios de comunicação. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres. *por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1991. v.3 p. 263-277.

ROSA, L. S. DA; MACKEDANZ, L. F. A ANÁLISE TEMÁTICA COMO METODOLOGIA NA PESQUISA QUALITATIVA EM EDUCAÇÃO EM CIÊNCIAS. Atos de Pesquisa em Educação, v. 16, p. 8574, 27 abr. 2021.

SAFATLE, V. Cinismo e Falência da Crítica, São Paulo: Boitempo, 2008.

SANTOS, Bruno Henrique dos (2017). A Formação Socioespacial de São João del-Rei/MG e o Processo de Regionalização do Campo das Vertentes. Programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de São João del-Rei. São João del-Rei, 2017. (Dissertação de Mestrado).

SANTOS, Bruno Henrique dos; SANTOS, Denise Natalia Carmo dos; AGUIAR, Lúcia Maria Brochado de. A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE SÃO JOÃO DEL REI E SUA IMPORTÂNCIA COMO PÓLO REGIONAL DA MESORREGIÃO DO CAMPO DAS VERTENTES. **I Simpósio Mineiro de Geografia:** Das Diversidades à Articulação Geográfica, Alfenas, p. 855-866, 26 a 30 de maio 2014.

SANTOS, M; et al. O papel ativo da Geografia: Um manifesto. XII Encontro Nacional de Geógrafos: Florianópolis, 2000.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2006 .

SANTOS, Milton. *METAMORFOSES DO ESPAÇO HABITADO: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2002 .

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova. Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Edusp, 2002 .

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

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do Século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SCHOLZ, T. Platform cooperativism: Challenging the corporate sharing economy. Rosa Luxemburg Stiftung New York Office, 2016.

SCHOLZ, Trebor. *Überworked and Underpaid: How workers are disrupting the digital economy*. Cambridge: Polity Press, 2017. (<http://pombo.free.fr/treborscholz.pdf>).

SILVA, Silvana Cristina da. *Psicoesfera, neoliberalismo e plataformas digitais: reflexões sobre a cidadania territorial na era hiperinformacional*. In: TOZI, Fábio (org.). **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**. São Paulo: Editora Max Limonad, 2023. Parte 2, p. 167-182.

SILVEIRA, Maria Laura Região e Globalização: pensando um esquema de análise Redes. *Revista do Desenvolvimento Regional*, vol. 15, núm. 1, enero-abril, 2010, pp. 74- 88 Universidade de Santa Cruz do Sul Santa Cruz do Sul, Brasil.

SILVEIRA, Maria Laura. Globalização, Trabalho, Cidades Médias. **Geo UERJ**: Revista do Departamento de Geografia, UERJ, RJ, n. 11, p. 11-17, 1º semestre 2002. Disponível em: Acesso em: 5 jun. 2024.

SIMONDON, G. *Du mode d’existence des objets techniques*. Paris: Aubier-Montaigne, 1958.

SOARES, Santiago Rafael; F. LOBO, Carlos. CENTRALIDADES MUNICIPAIS E REGIONAIS NA OFERTA DO ENSINO SUPERIOR NO BRASIL. *Cadernos do Leste* : Artigos Científicos, Belo Horizonte, v. 17, n. 17, p. 107-118, 2017.

SOUZA, Louise Abigail Vilela de; BARCELOS, Tiago Soares; TEIXEIRA, Elaine Aparecida; SIANI, Sergio Ricardo. CRISES ECONÔMICAS PÓS-REDEMOCRATIZAÇÃO: INFLAÇÃO E DESEMPREGO NO BRASIL NOS ÚLTIMOS 20 ANOS (2002-2022). **Revista Gestão em Análise**, Fortaleza, v. 13, n. 2, p. 35-49, maio/ago. 2024. DOI 10.12662/2359-618xregea.v13i2.p35-49.2024. Disponível em: Acesso em: 13 jun. 2024.

SRNICEK, N. *Capitalismo de plataformas*. Buenos Aires: Caja Negra, 2017.

TAVARES, Denis Pereira. Leituras de São João del-Rei/MG: experiências espaço temporais da modernidade. **Revista Espacialidades**, UFMG, v. 4, n. 3, 2011. Disponível em: Acesso em: 18 abr. 2024.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *GEOUSP Espaço e Tempo*, v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020.

TOZI, Fábio. *A estratégia da Uber no Brasil: a informação como fator produtivo e o território como recurso da empresa*. In: Polido, Fabrício; Anjos, Lucas; Brandão, Luíza (Orgs.). **Tecnologias e conectividade: direito e políticas na governança das redes**. Belo Horizonte: Instituto de Referência em Internet e Sociedade, 2017. P. 103-118.

TOZI, Fábio. A plataformação a duas velocidades: os monopólios das big techs e a "plataformização dos pequenos". In: LEMES DA SILVA NETO, Manoel *et al*, (org.). *Cenários alternativos de planejamento territorial para o século 21*. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2025. p. 452-472. ISBN 978-65-5252-234-4.

TOZI, Fábio. *As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil*. Colóquio Internacional de Geocrítica, 2018.

TOZI, Fábio. Digitalização do espaço e uso algorítmico do território. In: ARROYO, Mónica; SILVA, Adriana M. Bernardes (org.). *Instabilidade dos territórios: por uma leitura crítica da conjuntura a partir de Milton Santos*. São Paulo: FFLCH/USP, 2022. p. 265-276.

TOZI, Fábio. *Plataformas digitais, digitalização do espaço e uso algorítmico do território: novos conteúdos da pobreza urbana em uma era de experiências neoliberais*. In: Silva, Silvana; Ramos, Tatiana; Rodrigues, Glauco (Orgs.). **Espaço Urbano, Pobreza e Neoliberalismo**. Editora Consequência, 2022. Cap. 2, p. 59-81.

TOZI, Fábio. *Uma geografia da uberização no Brasil*. Outraspalavras.net. 7 out. 2020. Disponível em: Acesso em: 20 nov. 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL-REI, **Plano de Desenvolvimento Institucional 2019-2023 – PDI**. São João del-Rei, 2019.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO JOÃO DEL-REI, **UFSJ EM NÚMEROS 2019-2022**. São João del-Rei, 2019.

VALENTE, Jonas. *Economia de plataforma: características, modelos e o surgimento dos monopólios digitais*. In: CARVALHO FERREIRA, José Maria (org.). **A desmaterialização da economia nas ciências sociais e humanas**. Forte da Casa/Portugal: Clássica Editora, 2020. cap. IV, p. 67-90.

VAN DIJCK, J.; POELL, T.; DE WAAL, M. The Platform Society. New York: Oxford, 2018.

APÊNDICE A – Questionário para Motoristas de Aplicativo em São João del-Rei

Objetivo: Entender as percepções e desafios dos motoristas em seu cotidiano no município.

Parte 1: Dados Pessoais e Profissionais

1. Idade:

2. Cor/raça - autodeclaração (Marque uma opção):

☐ Branca ☐ Preta ☐ Parda ☐ Amarela ☐ Indígena

3. Você tem filhos? Se sim, quantos?

4. Escolaridade:

☐ Sem escolaridade ☐ Fundamental Incompleto ☐ Fundamental Completo

☐ Médio Incompleto ☐ Médio Completo ☐ Superior Incompleto

☐ Superior Completo ☐ Pós-graduação ☐ Outro

5. Bairro onde mora em São João del-Rei:

6. Plataformas em que trabalha atualmente:

☐ Move SJ

☐ UaiBR

☐ Me Leva SJ

☐ VAMO LÁ SJ

☐ Cooper Del Rei

☐ Moto SJ

☐ Pedemoto

☐ OP Expert

☐ Ubiz Car Brasil

☐ Garupa

☐ InDrive

☐ Moto Livre SJ

☐ Facility Tiradentes

☐ Outro: ____

Parte 2: Atuação e Rotina

7. Há quanto tempo você trabalha como motorista de aplicativo? Quantos dias por semana você trabalha como motorista?

_____ dias/semana

8. Você já trabalhou em outras profissões antes de ser motorista de aplicativo?

☐ Sim (qual?) _____

☐ Não

9. Em qual período do dia você costuma trabalhar?

10. Qual a duração média de seu turno diário?

____ horas/dia

11. Você costuma fazer pausas durante o trabalho?

☐ Sim

Em quais horários? ____

O que faz durante as pausas? ____

☐ Não

Parte 3: Locais de Atuação e Preferências

12. Qual a região de São João del-Rei em que você mais trabalha?

☐ Centro ☐ Matosinhos ☐ Fábricas

☐ Colônia ☐ Zona Rural

☐ Outras (quais) _____

13. Você tenta permanecer em alguma área da cidade? Se sim, qual área e por qual(is) motivos?

13.1 Você tem receio ou medo de pegar corridas em/para alguma área da cidade? Se sim, você evita? Qual área? Esse receio é maior em algum horário específico?

13.2 Há alguma outra área que você evite por outros motivos? Se sim, quais áreas? Por que?

14. Você escolhe conscientemente regiões para atuar?

☐ Sim

Destaque os fatores que influenciam sua escolha:

☐ Área com mais demanda

- ☐ Menos concorrência
- ☐ Proximidade de rodovias/estradas
- ☐ Outro: ____
- ☐ Não

15. A plataforma influencia suas decisões sobre onde trabalhar?

- ☐ Sim. Como? ____
- ☐ Não.

Parte 4: Viagens Intermunicipais

16. Você costuma fazer viagens intermunicipais (ex.: São João del-Rei ↔ Tiradentes)?

- ☐ Sim

Plataforma(s) usada(s):

- | | |
|--|--|
| ☐ Move SJ | ☐ UaiBR |
| ☐ Me Leva SJ | ☐ VAMO LÁ SJ |
| ☐ Cooper Del Rei | ☐ Moto SJ |
| ☐ Pedemoto | ☐ OP Expert |
| ☐ Ubiz Car Brasil | ☐ Garupa |
| ☐ InDrive | ☐ Moto Livre SJ |
| ☐ Facility Tiradentes | ☐ Outro: ____ |

Frequência:

- ☐ Diariamente
- ☐ Uma vez por semana
- ☐ Uma vez por mês
- ☐ Esporadicamente (de vez em quando)
- ☐ Não

Parte 5: Gastos e Renda

17. O veículo que você usa é:

- ☐ Próprio
- ☐ Alugado (qual empresa? _____)
- ☐ Emprestado
- ☐ Outro: _____

17.1 Quais são seus principais gastos com o trabalho?

(Marque todas as opções e estime valores mensais aproximados):

- Aluguel/financiamento do carro: R\$ ____
- Combustível/energia: R\$ ____
- Manutenção do carro: R\$ ____
- Internet: R\$ ____
- Outros (especificar): ____

18. Renda média mensal bruta estimada (apenas do trabalho como motorista):

R\$ _____

Parte 6: Experiências e Desafios

19. Quais são os principais desafios que você enfrenta no trabalho?

(Exemplo: concorrência, cobranças da plataforma, trânsito)

19.1 Quando você nega uma corrida, quais são as razões para isso?

19.2 Você já recebeu alguma ameaça de suspensão/bloqueio ou foi suspenso ou bloqueado por alguma empresa?

19.3 Você já sofreu algum tipo de preconceito ou já foi maltratado durante o trabalho nos aplicativos?

19.4 Durante o trabalho nos aplicativos, caso você precise tomar água ou ir ao banheiro, o que você faz? Quando você está no trabalho nos aplicativos, você faz algum tipo de refeição? Se sim, o que e onde?

19.5 Você já sentiu dores ou desenvolveu enfermidades advindas do trabalho com os aplicativos?

20. Você acha que as avaliações dos passageiros afetam sua remuneração ou reputação na plataforma?

☐ Sim (Como?)

☐ Não

Parte 7: Modalidades e Plataformas

21. Modalidades de corrida que você mais atende:

☐ Viagens comuns

☐ Viagens curtas

☐ Viagens longas

☐ Transporte de animais (Pet)

☐ Serviços especiais (ex.: entregas, compras)

☐ Outras (especificar):

22. Modalidades específicas de São João del-Rei (ex.: rural, universitário):

a. São demandadas com frequência?

☐ Sim

☐ Não

b. São importantes para seu trabalho?

☐ Sim

☐ Não

23. Você acha que as plataformas locais oferecem vantagens em relação a empresas de atuação nacional (ex.: InDrive)?

☐ Sim. Quais?

☐ Não

Parte 8: Percepções Gerais

24. Como você avalia a relação entre motoristas e plataformas em São João del-Rei?

(Exemplo: justa, desafiadora, insustentável)

25. Alguma sugestão para melhorar seu trabalho na cidade?

Obrigada pela colaboração!

APÊNDICE B - Questionário para Representantes de Aplicativo em São João del-Rei

Objetivo: Entender percepções e motivações de empresários que investem em aplicativos de transporte individual no município de São João del-Rei

Parte 1: Dados Pessoais e Profissionais

1. **Idade:**
2. **Cor/raça - autodeclaração** (Marque uma opção):

☐ Branca ☐ Preta ☐ Parda ☐ Amarela ☐ Indígena

3. **Em que cidade você mora?**
4. **Com o que você trabalhava antes?**

Parte 2: Motivações de Investimento

5. **Por que decidiu investir em um aplicativo de mobilidade urbana?**
6. **Quais fatores observados na cidade de São João del-Rei despertaram o interesse por esse tipo de serviço?**
7. **Em que ano a plataforma começou a atuar na cidade?**

Parte 3: Relação plataforma/motoristas

8. **Quantas pessoas fazem corridas mensais?**
9. **Quantos motoristas atuam na plataforma?**
10. **Como funciona a vinculação de motoristas com a plataforma?**
11. **Como funciona a cobrança de taxas aos motoristas pela plataforma?**

Parte 4: Motivações para modalidades específicas

12. **Qual foi a necessidade observada para a implementação de modalidades voltadas para o cotidiano sanjoanense?**
13. **Qual a modalidade mais utilizada?**

Parte 5: Valores e percepções gerais

14. **Qual o lucro mensal da plataforma? E os gastos?**
15. **Alguma sugestão para melhoria dos serviços prestados na cidade?**

Obrigada pela colaboração!

APÊNDICE C - Questionário para Usuários de Aplicativo em São João del-Rei

Objetivo: Entender as percepções dos usuários de aplicativo no município de São João del-Rei.

Parte 1: Dados Pessoais e Profissionais

- 1. Idade:**
- 2. Cor/raça - autodeclaração** (Marque uma opção):

☐ Branca ☐ Preta ☐ Parda ☐ Amarela ☐ Indígena

- 3. Bairro onde mora em São João del-Rei:**

- 4. Qual a sua profissão?**

Parte 2: Frequência e Motivações para o uso dos aplicativos de transporte

- 5. Com qual frequência você utiliza o serviço oferecido por plataformas de mobilidade urbana?**

☐ Diariamente

☐ Uma vez por semana

☐ Uma vez por mês

☐ Esporadicamente (de vez em quando)

- 6. Quando utiliza esse serviço, quais os principais motivos para escolhê-lo? Qual(is) plataforma(s) você utiliza?**

☐ Move SJ

☐ UaiBR

☐ Me Leva SJ

☐ VAMO LÁ SJ

☐ Cooper Del Rei

☐ Moto SJ

☐ Pedemoto

☐ OP Expert

☐ Ubiz Car Brasil

☐ Garupa

☐ InDrive

☐ Moto Livre SJ

☐ Facility Tiradentes

☐ Outro: ____

7. Por que escolhe essas plataformas?

Parte 3: Preferências

8. Por qual tipo de veículo você opta quando utiliza as plataformas?

☐ Automóvel comum ☐ Automóvel “comfort” ☐ Motocicleta

9. Qual modalidade de corrida você mais utiliza?

10. Qual forma de pagamento você costuma utilizar?

☐ Dinheiro ☐ Pix ☐ Cartão de crédito (app) ☐ Cartão crédito/débito físico ☐ Outro: ____

Parte 4: Percepções gerais sobre a mobilidade urbana local

11. Você é usuário do transporte público (ônibus)?

☐ Sim ☐ Não

12. Qual a sua opinião sobre o transporte público em São João del-Rei?

☐ Muito satisfeito ☐ Pouco satisfeito ☐ Neutro ☐ Pouco insatisfeito ☐ Muito insatisfeito

Obrigada pela colaboração!