

*Digitalização e mobilidade urbana em uma cidade não metropolitana: a uberização em Campos dos Goytacazes/RJ*

*Digitalization and urban mobility in a non-metropolitan city: uberization in Campos dos Goytacazes/RJ*

*Digitalización y movilidad urbana en una ciudad no metropolitana: uberización en Campos dos Goytacazes/RJ*

Nathan Magalhães Doria  
Universidade Federal Fluminense  
magalhaes\_doria@id.uff.br

Silvana Cristina da Silva  
Universidade Federal Fluminense  
silvanasilva@id.uff.br

---

**Resumo**

O processo de digitalização do espaço geográfico, a agudização do meio técnico-científico-informacional, revela-se pela radicalização da transformação das atividades cotidianas por meio da mediação das técnicas da era digital, como o uso de aplicativos para serviços de transporte. No entanto, essa camada digital integra-se a processos sócio-históricos materializados no espaço geográfico, como analisamos em Campos dos Goytacazes. A entrada da Uber na cidade com ofertas de serviços de transporte mediadas por aplicativos agravou a situação já precária da mobilidade urbana, integrando um espaço urbano com profunda desigualdades, marcado pela segregação residencial e pela periferização da população de baixa renda. Esse novo serviço implicou nos problemas urbanos já existentes, reproduzindo desigualdades socioespaciais e contribuindo, ao mesmo tempo, para a precarização do trabalho.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana; precarização do trabalho; uberização; Campos dos Goytacazes.

---

**Abstract**

The digitalization process of geographic space, the increasing use of the technical-scientific-informational environment, is demonstrated by the radical transformation of daily activities through the mediation of techniques of the digital age, such as the use of apps for transportation services. This digital layer, however, is integrated with socio-historical processes manifested in the geographic space, as we analyzed in Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro State. The launch of Uber in the city, offering

transportation services via apps, worsened the already precarious situation of urban mobility, bringing together intense inequalities in the urban space characterized by residential segregation and the peripheralization of the low-income population. This new service has led to already existing urban problems, reproducing socio-spatial inequalities and contributing to the precarization of work.

**Keywords:** Urban mobility; precarization of work; uberization; Campos dos Goytacazes.

---

### Resumen

El proceso de digitalización del espacio geográfico, la intensificación del ámbito técnico-científico-informacional, se revela en la radicalización de la transformación de las actividades cotidianas a través de la utilización de técnicas de la era digital, como el uso de aplicaciones para los servicios de transporte. Sin embargo, esa dimensión digital se integra en procesos sociohistóricos materializados en el espacio geográfico, como analizamos en Campos dos Goytacazes. El ingreso de Uber a la ciudad con ofertas de servicios de transporte mediados por aplicaciones agravó la ya precaria situación de la movilidad urbana, integrando un espacio urbano con profundas desigualdades, marcado por la segregación residencial y la periferización de la población de bajos ingresos. Ese nuevo servicio acentuó los problemas urbanos ya existentes, reproduciendo las desigualdades socioespaciales y contribuyendo, al mismo tiempo, a la precarización del trabajo.

**Palabras clave:** Movilidad urbana; Precarización del trabajo; uberización; Campos dos Goytacazes.

---

## Introdução

Parte das pesquisas sobre transporte público, mobilidade urbana e o processo de digitalização dos serviços de transporte, como o uso de aplicativos, aborda as grandes cidades e metrópoles (ABÍLIO, 2020; BARAT ET AL., 1972; VASCONCELLOS, 1999; TOZI, 2020; TOZI e BOZZI, 2021)<sup>1</sup>. Nesse sentido, a pesquisa apresentada neste artigo coloca no centro do debate a mobilidade e as acessibilidades urbanas precárias em uma cidade não metropolitana, buscando demonstrar que os problemas urbanos no Brasil não estão relacionados apenas ao tamanho e à complexidade das grandes cidades e metrópoles, e sim à urbanização capitalista segregadora, que, na era da digitalização, agrava as desigualdades socioespaciais. Assim, analisamos a introdução das plataformas digitais, como a Uber — empresas conhecidas sob o rótulo da economia do compartilhamento ou mesmo uberização<sup>2</sup> (SLEE, 2017) —, em Campos dos Goytacazes, cidade localizada na Região Norte Fluminense.

Metodologicamente, esta pesquisa recorreu a levantamento de dados primários recolhidos em órgãos municipais; a entrevistas na diretoria técnica do Instituto Municipal

---

<sup>1</sup> Destacamos que tais citações não esgotam as bibliografias sobre o tema, mas são uma amostra de como existe uma concentração nas análises dos fenômenos da mobilidade urbana e da digitalização em grandes cidades e metrópoles.

<sup>2</sup> Uber em alemão significa “superioridade, estar por cima” conforme aponta Slee (2017, p. 38). No entanto, no Brasil, o termo passou a ser relacionado ao modelo de empresa que flexibiliza relações de trabalho e legislações do espaço urbano. O termo tem sido usado para denominar a expansão das plataformas digitais e precarização do mundo do trabalho.

de Trânsito e Transporte (IMTT), com o vereador José Carlos Gonçalves Monteiro (Cidadania, legislatura 2017-2020) e com o presidente do Sindicato dos Taxistas de Campos dos Goytacazes; e a 160 entrevistas semiestruturadas com motoristas vinculados às empresas de plataformas digitais e 160 com taxistas, de novembro de 2019 até março de 2020. Os pontos de coleta desses dados foram espalhados por toda a cidade, no entanto, as entrevistas foram realizadas em três pontos cruciais: no ponto de táxi Rodoviária Roberto Silveira; no ponto de táxi do Shopping Avenida 28; e no ponto de táxi da Praça São Salvador, locais onde se encontra a maior disponibilidade desses serviços na cidade. Também foram utilizados dados secundários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Centro de Informações e Dados de Campos (CIDAC) e de bibliografias pertinentes ao debate para a construção dos argumentos e a análise dos dados.

Dividimos o texto em quatro momentos: no primeiro, contextualizamos a formação territorial e as desigualdades em Campos dos Goytacazes, com destaque para a segregação residencial. No segundo momento, expomos, de forma breve, a questão da mobilidade e da acessibilidade precárias na cidade. No terceiro, dedicamos atenção ao processo de digitalização, analisado pelas implicações nas legislações urbanas e os conflitos com os taxistas. No quarto momento, expomos as análises da hiperprecarização do trabalho dos motoristas vinculados aos aplicativos de transporte, com recorte na plataforma da Uber<sup>3</sup>. Por fim, apresentamos alguns resultados mostrando que a digitalização se apresenta como uma nova forma de extração de rendas dos lugares, pautadas na desregulamentação das leis urbanas e trabalhistas e se sustentam sob a hiperexploração do trabalho dos motoristas uberizados e da ideologia do transporte individual. Podemos afirmar que a inserção dos aplicativos de transporte individual, como a Uber, não tem contribuído com a mobilidade urbana e a acessibilidade da população periférica em Campos dos Goytacazes.

### **A expansão urbana e as desigualdades socioespaciais em Campos dos Goytacazes**

Não é possível compreender a questão da mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes sem a apropriação do conhecimento do processo de formação das desigualdades sociais e segregação residencial da cidade. Esta inserida em uma dinâmica regional de produção de riquezas e de geração de muita pobreza.

Segundo Freitas e Faria (2011), a estrutura do espaço urbano de Campos dos Goytacazes sempre esteve relacionada à economia da cana-de-açúcar. Desde o século XVIII, a cidade vinha obtendo uma significativa importância no cenário nacional a partir das atividades canavieiras. Tal quadro condizia com uma realidade de economia rural, porém, em 1880, Campos já apresentava uma forte dinâmica da vida urbana, logo, começou sua adaptação aos progressos trazidos pela mecanização dos engenhos. Desta forma, no final do século XIX, Campos dos Goytacazes passou a ser um espaço de intervenções e de controle da população, passando por modificações nas esferas públicas e privadas, privilegiando sua área central, ou seja, as ações do poder público deixavam à mercê a população pobre.

---

<sup>3</sup> A 99 também atua na cidade de Campos dos Goytacazes, mas não foi objeto de exame direto desta pesquisa.

O processo de formação da cidade traz consigo a herança do passado escravocrata e das extremas desigualdades socioespaciais, convertidas em segregação do espaço urbano na atualidade. Segundo dados do Anuário Estatístico da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes (2018), cerca de 20% das famílias viviam em extrema pobreza em 2017. Eram 34.627 beneficiárias do Programa Bolsa Família (PBF) do governo federal<sup>4</sup>. Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS), aquelas consideradas extremamente pobres são as detentoras de renda de até R\$ 85,00 por pessoa; as pobres apresentam renda de R\$ 85,00 a R\$ 170,00; e as vulneráveis à pobreza detêm renda familiar por pessoa de entre R\$ 170,00 a meio salário mínimo.

Além da renda reduzida e insuficiente, a cidade de Campos dos Goytacazes é dominada pelas antigas famílias de usineiros, as quais atuam no atual período por meio do controle fundiário das terras urbanas (ZACHI, 2012), acarretando a dificuldade de acesso à habitação para grande parte da população, em especial na área central da cidade. Assim, o espaço urbano materializa as profundas desigualdades socioespaciais da urbanização na região e, em especial, na cidade em tela.

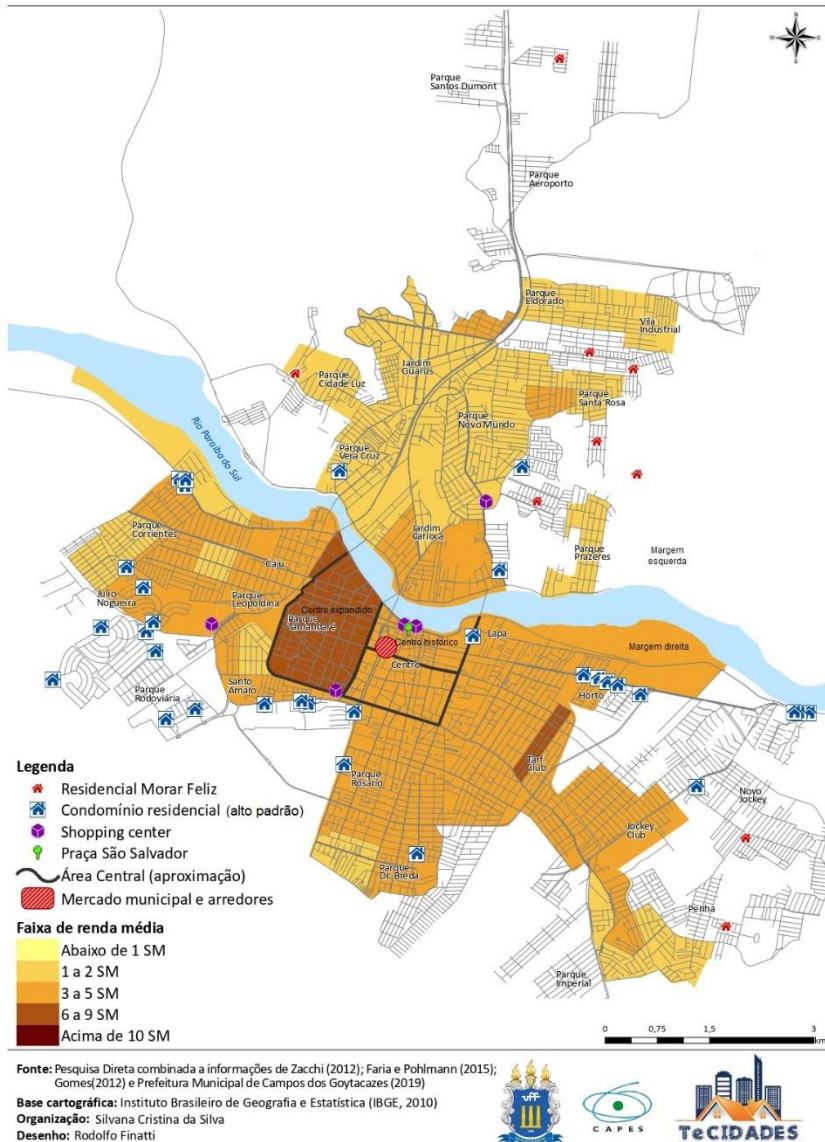
A Figura 1 mostra parte da segregação residencial de Campos dos Goytacazes: os mais pobres habitam os bairros precários da margem esquerda do rio Paraíba do Sul ou a periferia da margem direita. A margem direita é mais rica, onde moram as elites e classes médias. A partir da segunda metade do século XX, ocorreram subseqüentes expulsões das classes sociais de baixa renda em direção às periferias. Esse processo de periferização das classes populares na primeira década do século XXI foi intensificado pelo Programa Morar Feliz da prefeitura municipal. Segundo Faria e Pohlmann (2015), foram construídas cerca de 5.500 casas em 14 residenciais, todos distantes da área central; destes, cinco situam-se fora da zona urbana principal. Já as classes sociais com elevados salários estão concentradas no centro expandido, bastante verticalizado e localizado a oeste do centro histórico, onde há elevada oferta de imóveis pelos promotores imobiliários e acesso ao crédito (GOMES, 2015). As classes superiores também ocupam condomínios fechados de alto padrão situados majoritariamente na zona periurbana da margem direita do rio Paraíba do Sul, em áreas próximas à área central e/ou de grandes vias de circulação (ZACHI, 2012; MANHÃES E ARRUDA, 2017).

Essas diferenças sociais são muito marcadas no espaço urbano, cruzando-se com as desigualdades de gênero e raça. Segundo dados do IBGE (CENSO, 2010), o salário médio das mulheres negras corresponde a 30% do salário médio dos homens brancos em Campos dos Goytacazes. A diferença é ainda mais elevada nos bairros ricos, nos quais uma mulher negra pode receber apenas 24% do salário dos homens brancos. Uma grande parte da população pobre vive de atividades ligadas à economia urbana de sobrevivência — denominada por Milton Santos de *circuito inferior da economia urbana* (SANTOS, 2008) — praticadas, em sua maioria, na zona central da cidade. Apesar do surgimento de

---

<sup>4</sup> O Programa Bolsa Família foi extinto pelo governo de Jair Bolsonaro e substituído pelo Auxílio Brasil em novembro de 2021 por meio da Medida Provisória n.º 1.061, de 9 de agosto de 2021, voltando a ser recriado pela Medida Provisória n.º 1.555, de 1º de janeiro de 2023, e regulamentado pela Lei n.º 14.601, de 19 de junho de 2023.

shoppings no centro expandido ou mesmo nas periferias, a disponibilidade de trabalho concentra-se no centro histórico e nas proximidades, sobretudo os trabalhos vinculados à economia do circuito inferior (SILVA, 2022).



**Figura 1:** Espaço urbano de Campos dos Goytacazes: segregação residencial, renda de demais fixos de interesse – 2020  
Fonte: SILVA (2022)

## Mobilidade urbana e acessibilidade em Campos dos Goytacazes

Compreendemos a mobilidade urbana no sentido desenvolvido por Castillo (2019, p. 645), no qual:

[...] o conceito de mobilidade se amplia e, além da movimentação ou locomoção de si mesmo, envolve a capacidade do agente (indivíduo, empresa, instituição) de fazer movimentar bens ou mercadorias e também informação banal ou produtiva. Isso significa que o grau de mobilidade de um agente também se mede por seu poder político e/ou econômico de desencadear fluxos materiais e fluxos informacionais.

Acrescenta ainda o autor que a mobilidade espacial (ou geográfica) é composta por duas categorias de variáveis: as internas, relacionadas às características do agente, como idade, saúde<sup>5</sup> e capacidade econômica e política de influenciar decisões de Estado; e as variáveis externas, ligadas à acessibilidade, ou seja, às “condições geográficas de cada fração do espaço e da escala de deslocamento”, podendo ser infraestruturais, normativas e de serviços. Tais variáveis dependem da capacidade de cada agente em mobilizá-las em seu benefício.

Quando pensamos nas variáveis externas compondo a mobilidade em Campos dos Goytacazes, além do espaço urbano marcado pela periferação da população de baixa renda, sublinhamos que a infraestrutura é precária, as normativas não garantem o acesso ao transporte pela maior parte da população periférica e os serviços de transporte coletivo urbano, em especial o ônibus urbano, são insuficientes, conforme apontam Campos *et al* (2017). A área urbana é composta pelo distrito-sede, com um periferias e mais 13 distritos — Dores de Macabu, Ibitioca, Morangaba, Morro do Coco, Mussurepe, Santa Maria, Santo Amaro de Campos, Santo Eduardo, São Sebastião de Campos, Serrinha, Tocos, Travessão e Vila Nova de Campos — nem sempre contíguos à área urbana principal, trazendo uma maior complexidade para o suprimento de serviços de transporte.

Campos *et al.* (2017) demonstram o significativo aumento da frota de veículos, sobretudo de automóveis e motocicletas, e o lento crescimento da frota destinada principalmente ao transporte coletivo, como ônibus e micro-ônibus (Tabela 1). A cidade tem dois grandes terminais de ônibus: um atende às linhas distritais (Terminal Rodoviário Roberto da Silveira), e o outro é um terminal urbano (Luis Carlos Prestes), ambos na área central da cidade<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Acrescentamos as condições étnico-raciais e de gênero como relevantes para a capacidade de mobilidade geográfica dos agentes.

<sup>6</sup> A cidade também conta com o Terminal Rodoviário Shopping Estrada, onde se concentram as linhas intermunicipais.

**Tabela 1:** Evolução da frota de veículos em Campos dos Goytacazes (2012-2022)

Tipo	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Automóvel	102040	110698	118507	123989	126504	128256	130586	133676	135629	138644	140792
Caminhão	6523	6741	6948	7029	7002	6935	6863	6849	6864	6970	7014
Caminhão- trator	715	659	681	697	689	704	725	717	710	757	796
Caminhonete	9659	10464	11260	11648	11877	11915	12071	12408	12600	12920	13179
Camioneta	4317	4802	5266	5609	5736	5806	5955	6233	6356	6669	6984
Ciclomotor	23	41	73	768	2430	2831	3062	3178	3203	3238	3294
Micro-ônibus	910	1000	1075	1114	1141	1145	1153	1145	1130	1169	1192
Motocicleta	29339	31386	33316	34895	35963	36863	37668	38765	39308	40589	41937
Motoneta	9901	10397	10873	11282	11515	11727	11964	12365	12571	13050	13753
Ônibus	1218	1272	1302	1459	1483	1475	1437	1478	1477	1474	1508
Reboque	3611	3949	4350	4741	5138	5575	5991	6364	6645	7082	7478
Semirreboque	999	1049	1094	1095	1087	1103	1097	1089	1082	1119	1169
Sidecar	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Trator de rodas	43	42	41	41	41	41	41	41	41	43	46
Triciclo	29	34	34	43	45	46	44	45	46	54	56
Utilitário	593	724	815	840	861	914	989	1130	1275	1513	1739
Outros	13	13	12	13	11	12	11	12	13	19	31

Fonte: IBGE Cidades, disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/campos-dos-goytacazes/pesquisa/22/28120>>, acesso 20/06/2023; org. dos autores.

Em Campos dos Goytacazes, as frotas de ônibus também foram reorganizadas. A diretoria técnica do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT)<sup>7</sup> afirma que a maior procura de mobilidade não era por ônibus, sendo assim, o transporte municipal teve algumas modificações consideráveis. Uma delas foi a mudança da rota das vans, circulando na atualidade apenas nos subdistritos fazendo a alimentação do transporte do ônibus. Essa medida foi tomada para evitar a grande concorrência entre vans e ônibus, a qual perdurou na cidade durante alguns anos<sup>8</sup>.

Segundo o IMTT, a cidade de Campos tinha, em 2020, um total de 208 ônibus circulares. Essa frota é de propriedade de dois consórcios de empresas: o primeiro deles, a Planície São João, constituída de uma frota de 65 veículos, atua em conjunto com a empresa Jacarandá, a qual dispõe de 29 veículos. O segundo consórcio abrange a empresa União Turisguá, com 25 veículos na frota; a São Salvador, com 20; a Cordeiro, com 20; e a Siqueira, com 9. A empresa Rogil, detentora de 40 veículos, também atua sem consórcio. É importante ressaltar que esse quantitativo representa a posse de cada empresa em relação

<sup>7</sup> Entrevista realizada no Instituto Municipal de Trânsito e Transporte em novembro de 2019.

<sup>8</sup> Esse sistema de transporte foi abandonado em 2021, com a posse do novo prefeito.

aos veículos, porém, dentro desse valor, não se contabilizaram quantos deles estão inoperantes.

A partir das mudanças implementadas pela prefeitura da cidade, o processo de regulamentação das vans passou a ser feito pelo IMTT por meio de licitação; sendo assim, foram aprovados em torno de 234 desses veículos. No entanto, existem 227 vans rodando na cidade. Este modal de transporte — como qualquer outro regulamentado municipalmente — tem taxas a pagar, e a carteira de curso é necessária tanto para obter o certificado de regularização do veículo quanto para atuar no mercado. As vans pagam um valor anual de R\$ 501,04 referente a uma vistoria. Contudo, esse novo modelo não vem satisfazendo a todos os motoristas. Os profissionais das vans, por exemplo, organizaram diversas manifestações, pois, com a fiscalização intensificada e os pontos fixos, os veículos acabam circulando por menos lugares, transportando, com isso, menos pessoas.

A opção pelo transporte individual privado é revelada por meio dos conflitos envolvendo o transporte coletivo, como a gratuidade para os estudantes e as reivindicações de condutores e motoristas pela regularização do transporte alternativo. Em seu estudo, Almeida e Carvalho (2020) constatam que um dos principais conflitos no levantamento realizado em jornais locais (2021 a 2017) é a questão do transporte precário — com poucos horários, preços das passagens elevados, após o fim do programa social da passagem a R\$ 1,00 em 2017 —, a insegurança das vias (alto índice de acidentes próximo às rodovias), entre outras reivindicações com relação à infraestrutura urbana, figuram com frequência nos protestos.

À medida que avança a urbanização, em especial com a falência das usinas na década de 1980, a população dirige-se para a cidade. Com a concentração das terras urbanas nas mãos das elites e classes médias, as classes sociais de baixa renda são obrigadas a morar nas periferias, seja em favelas, ocupações ou conjuntos habitacionais implementados via políticas públicas, como o Programa Morar Feliz. Dessa forma, desenvolve-se, em Campos, um agudizado processo de segregação residencial. Ocorre, com isso, uma periferação da população de baixa renda, e as áreas de melhor estrutura urbana são ocupadas pelas elites e classes médias, que passam a se deslocar por automóveis individuais, impondo o rodoviarismo urbano no centro das políticas públicas de transporte na cidade, trazendo consequências trágicas para a vida urbana, como a violência no trânsito (RIBEIRO, 2022). À vista disso, a população periférica tem pouca capacidade de influenciar as decisões com relação às infraestruturas e as normas, a fim de assegurarem a acessibilidade à cidade.

O problema é ampliado quando analisamos a disponibilidades de trabalho, bem como os principais serviços públicos e privados e o comércio popular estarem localizados no centro principal. Assim, outra questão surge como um problema urbano de grande complexidade: a alta demanda por deslocamentos no espaço intraurbano, historicamente não solucionada. As políticas de transporte público coletivo são escassas, e a população dos bairros periféricos tem dificuldades para se locomover (ARAÚJO, 2012). Trata-se de uma mobilidade urbana precária associada ao processo de segregação residencial e à economia urbana que concentra renda e nega acesso à moradia para as classes de baixa



renda nas áreas mais centrais. Esse processo tem grandes implicações nas demandas por transporte urbano.

As promessas das plataformas digitais de oferecer serviços de transporte e garantir o direito de ir e vir é mais um elemento das desigualdades socioespaciais a ser analisado a seguir.

### **Digitalização e mobilidade urbana: a uberização em Campos dos Goytacazes**

Segundo Kramer (2017), os fundadores da empresa Uber, Garrett Camp e Travis Kalanick, tiveram a ideia de criá-la em 2009, após terem tido dificuldades de embarcar em um táxi. A Uber Technologies Inc. foi fundada, de fato, em 2010 e, em 2016, já estava presente em mais de 70 países, com um valor estimado em 62,5 bilhões de dólares. Em 2020, a Uber já atuava em 100 municípios brasileiros, chegando a Campos dos Goytacazes em 1º de dezembro de 2016 (G1, 2016). Junto com a Uber, o aplicativo 99 também entrou no setor de plataformas de transporte individual privado na cidade.

De início, a Uber não atuava em cidades com menos de 120 mil habitantes, estando presente apenas em metrópoles. No entanto, o problema dos transportes urbanos vem se estendendo para cidades não metropolitanas; dessa forma, empresas como a Uber se valem de uma carência de disponibilidade de transportes coletivos públicos nas cidades brasileiras. Tozi (2018) mostra que o Brasil é o segundo país mais lucrativo para a Uber, ficando atrás apenas dos Estados Unidos. Rio de Janeiro e São Paulo são as cidades do mundo com o maior número de viagens pela Uber. Ao mesmo tempo, há o reforço da disponibilidade de transporte nos bairros e nas regiões já servidos com transportes públicos, como observado pelo autor, especialmente para a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

As empresas de transporte que oferecem serviços de deslocamento via aplicativos foram responsáveis por transmitir aos usuários a ideia de elas serem uma boa alternativa de transporte ao atender o público com pontualidade, conforto e preços acessíveis. Trata-se de um marketing agressivo, valendo-se, em grande medida, de políticas desleais, como a de oferecer subsídios a motoristas e passageiros quando a Uber se instala nas cidades (SLEE, 2017). Em outras palavras, são estratégias agressivas para ganhar monopólio no mercado.

Os taxistas tornaram-se um dos maiores rivais dos motoristas por aplicativo, tendo como principal fonte de conflitos o fato de os motoristas por aplicativo, em geral, não pagarem taxas para órgãos públicos e não precisarem de cursos de capacitação. Em Campos dos Goytacazes, os condutores vinculados aos aplicativos não necessitam realizar adaptações na cor do veículo usado nem cumprir as exigências dos órgãos municipais. Em contrapartida, os taxistas pagam taxas anuais em torno de R\$ 250,00; precisam de cursos de capacitação, com custos variando entre R\$ 80,00 e R\$ 250,00 dependendo da

instituição; e os automóveis devem seguir os padrões indicados pelos órgãos municipais (cor prata, taxímetro, placa com identificação e envelopamento na lateral)<sup>9</sup>.

A Uber participou de forma ativa das mobilizações para aprovação de legislações que regulamentassem sua presença no Brasil, convocando a população para manifestações patrocinadas por ela, como podemos ver no slogan “juntos pela mobilidade”<sup>10</sup>, no qual a empresa apelava para o direito da pessoa de escolher como ir e vir. Em razão da grande demanda de passageiros e do preço mais baixo em comparação a outros transportes privados, a Uber e outros transportes por aplicativos cresceram no Brasil.

A Equipe de Políticas Públicas Uber (2018) afirma que a mobilidade urbana mediada por tecnologia vem sofrendo algumas transformações. Essa modalidade tem previsão na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n.º 12.587/2012<sup>11</sup>, e foi regulamentada nacionalmente com a Lei Federal n.º 13.640/2018<sup>12</sup>. Esta norma é responsável por organizar a atividade dos motoristas, encarregando, aos municípios, a jurisdição de fiscalizar e regulamentar os transportes mediados por aplicativos, mas nunca proibi-lo.

As plataformas digitais apresentam-se como a expressão do meio geográfico atual, técnico-científico e informacional (SANTOS, 2002), portadoras de um projeto modernizador dos sistemas de transporte, cujas normas precisam ser atualizadas para a acomodação das novas técnicas a serviço da acumulação do capital. Como afirma Slee (2017, p. 15), para os trabalhadores, significa a expansão da “economia de bicos”, ou seja, o trabalhador tentando fazer dinheiro com um modelo baseado em trabalho inseguro e barato.

O trabalho converte-se em uma ação cada vez mais mecanizada, precarizada e alienada. Agora em sua versão digital, o trabalho é dotado de sistemas de inteligência; isso significa que a dinâmica do tempo, o processo de imersão da produção e circulação na tecnologia vêm configurando mudanças sociais, interferindo no espaço urbano. Segundo Slee (2017, p. 220),

Aqui está a ambição do Vale do Silício: remodelar o mundo à imagem da internet. Instituições abertas, governos abertos, acesso aberto. Essa é a ambição que a Economia do Compartilhamento busca satisfazer: [...] remodelar indústrias inteiras, bem como a relação delas com os governos – mas para manter algo para elas mesmas.

A chegada da Uber no Brasil aprofundou conflitos em torno da mobilidade urbana. Campos dos Goytacazes expressa esses conflitos. Como na maior parte das cidades do mundo onde a Uber se instalou, em Campos, houve e há conflitos e desrespeito

<sup>9</sup> As exigências e os valores referem-se a 2020.

<sup>10</sup> Uber (2017).

<sup>11</sup> Brasil (2012).

<sup>12</sup> Brasil (2018).

às leis locais por parte da plataforma digital. Existe uma rivalidade entre as duas categorias de motoristas de transportes (Uber e táxi) baseadas no serviço de viagem individual sob demanda em âmbito municipal.

De acordo com a entrevista feita com o presidente do Sindicato dos Taxistas<sup>13</sup>, de início, o próprio sindicato, com o apoio de alguns taxistas, reivindicou na Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes o Projeto de Lei n.º 0106/2016<sup>14</sup>, o qual previa a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para uso de transporte de pessoas.

Segundo os trabalhadores da classe, o serviço de táxi está em queda devido à crise econômica que estamos vivendo. Com a chegada da Uber, esta situação ficaria ainda pior. Portanto, vamos apresentar um projeto de lei que dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado de pessoas no município de Campos dos Goytacazes, explicou o vereador José Carlos Gonçalves Monteiro (Campos 24 horas, 2016)<sup>15</sup>.

O presidente do sindicato explica ainda a intenção, na época, de proibir o novo meio de circulação. O projeto de lei foi aprovado, porém suspenso pela Lei Federal n.º 13.640/2018, sobrepondo, com isso, a lei municipal. Completa o presidente do sindicato: os taxistas reivindicam a desburocratização da regularização para atuação, já que os aplicativos de mobilidade, como a Uber, podem atuar sem essas medidas. Ele alega também que, desde a chegada dessa empresa na cidade, o número de clientes diminuiu em torno de 60%. O número foi confirmado a partir dos questionários aplicados aos taxistas, os quais declararam haver tido uma queda de 50% a 70% de sua clientela. O impacto é grande ao considerar que a cidade possui 843 táxis cadastrados e 2.600 trabalhadores taxistas (motoristas cadastrados e auxiliares).

O presidente citado ainda destaca algumas medidas usadas para minimizar os impactos das plataformas de serviços de transporte, como a criação de pontos de táxi rotativos na cidade<sup>16</sup>, ou seja, todo táxi legalizado pode parar e/ou embarcar passageiros em todos os pontos existentes, excluindo, assim, a antiga lógica de circulação dos veículos. Existem cerca de 140 pontos espalhados sobretudo na área central; a ideia é haver táxis disponíveis sem tempo de espera para os passageiros.

Para atuar no município de Campos dos Goytacazes, o taxista necessita seguir a Lei Federal n.º 12.468, de 26 de agosto de 2011<sup>17</sup>, e a Lei Estadual n.º 6.504, de 16 de agosto de 2013<sup>18</sup>, que exige Carteira Nacional de Habilitação (CNH) remunerada e curso de formação de taxista. De acordo com estes profissionais, os cursos mais recorrentes são feitos on-line e podem ser realizados também pelo Departamento Estadual de Trânsito

<sup>13</sup> Entrevista realizada na Rodoviária Roberto Silveira em 3 dez. 2019.

<sup>14</sup> O projeto de lei foi aprovado e converteu-se na Lei n.º 8742, de 04 de janeiro de 2017.

<sup>15</sup> Campos 24 Horas (2016).

<sup>16</sup> Prefeitura Municipal de Campos (2018b).

<sup>17</sup> Brasil (2011).

<sup>18</sup> Rio de Janeiro (2013).

(DETRAN); pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT); pelo Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte (ICETTRAN); entre outras instituições.

Adicionam-se às exigências a certidão criminal e o Red Coop — documento que exhibe se a carteira de motorista remunerado, emitida pelo site do DETRAN, que conste que o motorista está apto a atuar. Em conjunto com esses documentos, deve ser paga à prefeitura municipal a Unidade Fiscal de Campos, para vistoria do carro e renovação dos documentos — com valor anual de, em média, R\$ 95,00<sup>19</sup>.

Além das burocracias ligadas à pessoa física, estão as informações referentes ao instrumento de trabalho — no caso, o automóvel —, a saber: cor prata; idade máxima de uso de dez anos; envelopamento com faixas identificando o veículo como táxi; e placa luminosa salientando o tipo de serviço oferecido pelo carro. Para finalizar, tem-se a fiscalização feita pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), regularizador do taxímetro, e custa em torno de R\$ 60,00.

De forma não obrigatória, os taxistas podem contribuir com o Sindicato dos Taxistas com uma quantia anual de R\$ 120,00. Também é necessária a autorização municipal emitida pelo IMTT sem custos adicionais.

O presidente do sindicato explica que 100% dos taxistas estão filiados ao sindicato, mesmo aqueles que ainda fazem parte de cooperativas. Isso porque a associação é um agente mediador das relações financeiras entre taxistas e bancos, atua nas discussões das leis para proteger o serviço de táxi e nas ações de melhoria do serviço junto à prefeitura.

No escritório do sindicato, é realizada grande parte da burocracia referente às atividades dos taxistas, como: Isenção de Imposto sobre Produto Industrializado (IPI), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Imposto Sobre Operações Financeiras (IOF), Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), assessoria jurídica, regularização junto ao DETRAN e declaração de rendimento junto aos bancos. O presidente do sindicato afirma ter obtido acesso ao financiamento do Fundo de Desenvolvimento de Campos (FUNDECAM), que possibilita empréstimos de até R\$ 6.000,00 para os taxistas.

O sindicato também atua para garantir em lei a hereditariedade aos taxistas, os quais podem declarar em vida quem será o sucessor do veículo, com o objetivo de possibilitar a continuação da renda familiar. Essa ação pode durar até 12 meses sem custos adicionais para o motorista sucessor.

Os taxistas auxiliares ganham em cima da comissão do veículo de terceiros e trabalham em plantões de 24 horas. Cerca de 70% da renda desses taxistas é encaminhada para o proprietário do veículo, quem arca também com todo o custo de documentação e manutenção. Segundo os questionários aplicados nesta pesquisa, a renda líquida dos auxiliares é de 30% do total arrecadado mensalmente, ou seja, entre R\$ 1.200 e R\$ 2.000.

---

<sup>19</sup> Valores referentes a 2019.

Taxistas auxiliares não precisam apresentar toda a documentação exigida ao proprietário da licença, é necessário apenas realizarem o curso de formação de taxista.

O taxista autônomo, dono do próprio veículo, costuma ter carga horária de 12 horas diárias, tendo sua renda complementada pela comissão dos auxiliares. Segundo esses profissionais, eles conseguem alguma receita, devido à falta de transporte público na cidade (em especial no período noturno), no entanto, reclamam que as “lotadas” informais — quase sempre atuando na Rodoviária Roberto Silveira — monopolizam as viagens extramunicipais, e a chegada da Uber e de outros aplicativos agora desviam a única alternativa que ainda tinham, ou seja, as corridas dentro da cidade.

Os taxistas se associam ao sindicato, a fim de obter uma maior correlação de forças para atuarem na proteção da sua categoria e, acima de tudo, fazerem frente às transformações da atividade, por causa da implantação dos aplicativos de transporte. A flexibilização do custo das “corridas” foi uma das mudanças, mesmo precisando se esforçar mais para alcançar suas rendas. O taxista trabalha mais para conseguir a mesma renda ou uma menor em comparação ao período anterior à chegada da Uber e da 99.

Dessa forma, é notória a influência das plataformas digitais de transportes na cidade. Ficou evidenciado como a concorrência se multiplicou e como os táxis estão submetidos a normas e exigências para funcionamento, diferentemente das plataformas de serviços de transporte.

De acordo com Slee (2017, p. 117), “A Uber não está em campanha apenas contra as empresas de táxi. Está também em campanha contra as regulações existentes para os táxis”.

### **A digitalização e a hiperexploração do trabalho: os motoristas uberizados em Campos dos Goytacazes**

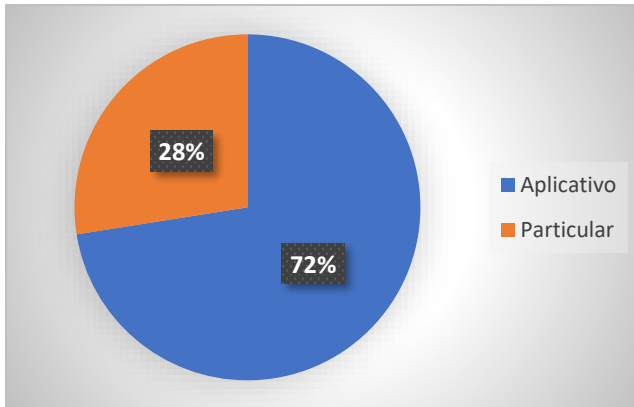
O fenômeno da digitalização, radicalização do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2002), apresenta-se como solução para grande parte dos problemas urbanos, entre eles a mobilidade e a acessibilidade à cidade. Entretanto, as análises — como as de Morozov (2020), Antunes (2018) e Abílio (2020) — expõem a complexidade da introdução das novas formas de gerenciamento do trabalho sob a hegemonia das *Big Techs*, que se traduzem em hiperexploração do trabalho e partem de uma expropriação das riquezas dos lugares.

Em Campos dos Goytacazes, os motoristas por aplicativo declaram<sup>20</sup> que a porcentagem de renda deles é baixa em relação às horas trabalhadas. No entanto, constatamos as estratégias de sobrevivência criadas pelos trabalhadores; muitas delas são resistências silenciosas. Uma das táticas mais comuns é a realização de corridas por fora do aplicativo,

---

<sup>20</sup> Entrevistas realizadas com os motoristas uberizados em locais espalhados por toda a cidade e durante as “corridas” efetuadas entre 28 de outubro de 2019 e março de 2020. Destacamos que os questionários foram direcionados aos condutores vinculados ao aplicativo da Uber, entretanto, muitos deles também atuam com a plataforma 99, não sendo este o recorte analítico desta pesquisa.

evitando, assim, pagar a porcentagem de 25% de cada corrida para a empresa (Uber). Os motoristas usam os aplicativos como forma de conhecer os passageiros e, após o contato inicial, trocaram seus contatos. Dessa maneira, o motorista lhes sugere que a próxima corrida seja feita no “particular”, mantendo o preço original sem o desconto da porcentagem para a Uber. Segundo os dados das entrevistas, representadas no gráfico (Figura 2), 28% dos motoristas por aplicativo declararam atender à maioria das corridas solicitadas em particular. No entanto, houve resistência de alguns motoristas para responder a essa pergunta, pois realizar corridas fora do aplicativo é uma atividade contrária às normas da Uber.



**Figura 2:** Tipos de corrida atendidas pelos motoristas cadastrados na plataforma da Uber.

Fonte: Dados Pesquisa Direta realizada entre out. 2019 e mar. 2020 (DÓRIA, 2020).

Outra ação recorrente entre eles é o uso da placa de led fixada no para-brisa do veículo (Figura 3), sinalizando atuação de motorista Uber. Ao usá-la, o condutor pode começar uma corrida a partir de um chamado feito na rua — como ocorre com os táxis — sem a mediação do aplicativo. A partir dessas estratégias, os condutores resistem ao total controle das plataformas sobre seu trabalho, mesmo ainda permanecendo submetidos a elas.

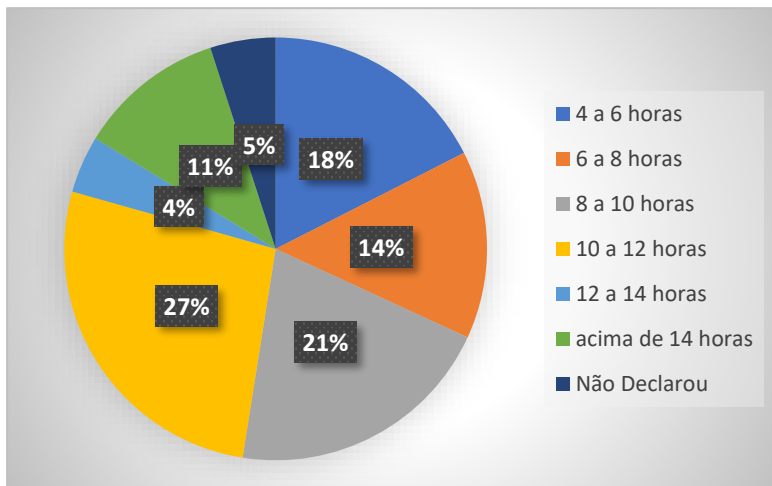


**Figura 3:** Placa de led para sinalização de motorista Uber livre

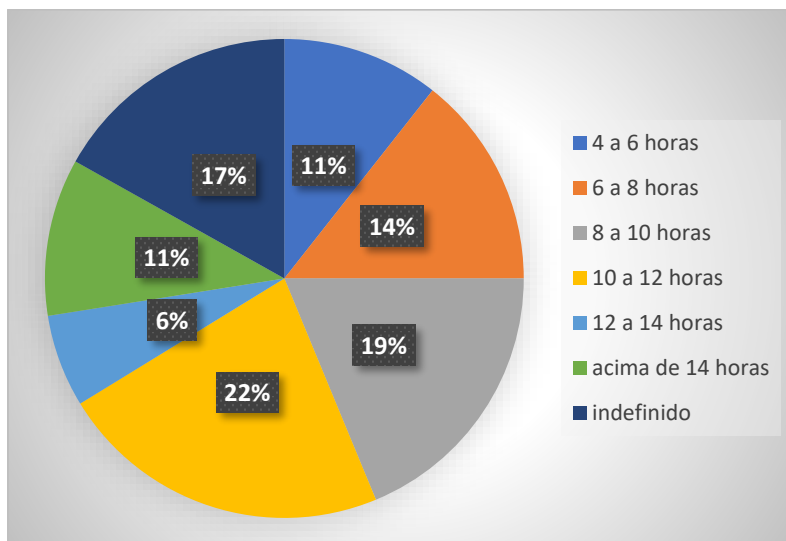
Fonte: Foto de Nathan M. Dória, 21 dez. 2019.

Segundo Kramer (2017), a Uber denomina os trabalhadores “motoristas parceiros”, porém eles não detêm qualquer garantia de direitos trabalhistas, sendo ainda qualificados como trabalhadores autônomos. Assim, “[...] se o parceiro é um autônomo, ele deveria fixar o preço do próprio serviço, ou pelo menos ter a autonomia para negociá-lo. Neste caso, quem fixa a tarifa unilateralmente é a Uber, que exerce ainda controle sobre os motoristas. [...]” (KRAMER, 2017, p. 94).

A empresa apresenta-se no mercado como a personificação da inovação, repleta de tecnologia, que, além de tudo, atenderia às necessidades dos consumidores, com vantagens sobre os demais serviços de transporte. Contudo, suas práticas revelam um sistema perverso de (re)produção do capitalismo, atingindo, em primeiro lugar, a classe trabalhadora, com a flexibilização das normas trabalhistas, terceirização e precarização do trabalho, pois não há determinação da jornada a ser cumprida; no entanto, para o motorista alcançar um rendimento admissível, é preciso que ele fique à disposição do aplicativo e trabalhar ao longo de jornadas diárias de 8 a 17 horas, segundo os questionários aplicados. Durante a semana, 63% dos entrevistados disseram trabalhar acima de 8 horas e 58% nos fins de semana (Figuras 4 e 5). Ou seja, fica evidente a exploração do trabalho desses trabalhadores vinculados às empresas de plataformas digitais.



**Figura 4:** Carga horária dos motoristas por aplicativo (Uber) durante a semana  
Fonte: Dados Pesquisa Direta realizada entre outubro de 2019 e março de 2020; Dória (2020).



**Figura 5:** Carga horária dos motoristas por aplicativo (Uber) nos finais de semana  
Fonte: Dados Pesquisa Direta realizada entre outubro de 2019 e março de 2020; Dória (2020).

A tecnologia faz novas formas de rentabilidade surgirem e que pessoas se filiem, cada vez mais, a esse novo meio. Tal fato pode representar um problema, em função de a empresa “contratar”, de forma incansável, novos motoristas parceiros, fazendo aumentar a competitividade entre eles e que as respectivas rendas desses “motoristas parceiros” caiam, em virtude de enfrentarem, a cada dia, um aumento ininterrupto de oferta de carros.

Para Kramer (2017, p. 71), “forma-se assim, não um mundo de trabalhadores independentes, mas um ambiente propício para a exploração, para o aumento da desigualdade e para a total falta de proteção dos direitos sociais do trabalho”. Dessa forma, “as empresas da Economia do Compartilhamento, [...], ignoram a maneira como o dinheiro afeta as relações sociais” (SLEE, 2017, p. 263).

Além de flexibilizar o trabalho, a Uber não se considera empregadora; ela também não cumpre com os direitos trabalhistas, desobedecendo as obrigações de outros modais atuantes no município. Isso faz os regularizados padecerem em suas atividades, aumentando a carga horária de trabalho e sua precarização.

Trata-se de uma espécie de trabalho sem contrato, no qual não há previsibilidade de horas cumpridas nem direitos assegurados. Quando há demanda, basta uma chamada e os trabalhadores e as trabalhadoras devem estar on-line para atender ao trabalho intermitente. As corporações se aproveitam: expande-se a “uberização”, amplia-se a “pejotização”, florescendo uma nova modalidade de trabalho: o escravo digital. Tudo isso para disfarçar o assalariamento. (ANTUNES, 2018, p. 23).



Conforme Slee (2017, p. 142), “[...] O modelo de ‘microempreendedores’ que escolhem quando trabalhar, de maneira independente, é o que faz da Uber parte da efervescente Economia do Compartilhamento”. Assim, “se a Economia do Compartilhamento é um movimento, é um movimento pela desregulação. Grandes instituições financeiras e fundos influentes de capital de risco estão vislumbrando, com ela, uma oportunidade para desafiar as regras formuladas pelos governos municipais democráticos [...]” (SLEE, 2017, p. 60).

Em Campos dos Goytacazes, o IMTT e a Câmara Municipal estimam haver, em média, 3.000 motoristas cadastrados nas plataformas de transporte privado individual. O cálculo foi feito com base no percentual de perda de passageiros pelos taxistas. Dessa forma, inferem que os clientes trocaram o serviço de táxi pelo de mobilidade via aplicativo<sup>21</sup>. As leis municipais são atravessadas pela força das corporações que comandam as plataformas digitais; por sua vez, a legislação trabalhista é sufocada pelos interesses empresariais. Aos trabalhadores restam poucas margens de resistência e luta. Todavia, elas acontecem por meio de estratégias cotidianas.

### **Considerações finais**

A formação territorial de Campos dos Goytacazes ocorre sobre as bases da desigualdade socioespacial. A periferação da população de baixa renda aprofundou historicamente tais desigualdades, cuja insuficiência de mobilidade e acessibilidade ao espaço urbano é parte do processo. Nesse sentido, nosso objetivo foi demonstrar como o processo de digitalização — analisado por meio do estudo da inserção da Uber na cidade de Campos dos Goytacazes — não resolve os problemas de mobilidade das cidades, como prometem as plataformas digitais, mesmo em cidades não metropolitanas, aparentemente menos problemáticas com relação ao transporte coletivo urbano. A partir das análises, algumas considerações relevantes foram feitas.

A Uber contribui para eliminar a cidadania com a desregulamentação da legislação trabalhista e ao inserir a insegurança e a vigilância do trabalhador por meio de seus algoritmos. O fato de 63% dos motoristas trabalharem mais de oito horas por dia durante a semana e 58% deles mais de oito horas por dia nos finais de semana, e de terem uma renda média de R\$ 2.000,00 — sem contar as despesas com a manutenção dos automóveis — evidencia que a autonomia e a parceria entre a Uber e seus “colaboradores” não passa de um discurso midiático violento. A moderna empresa-digital de serviços de transporte cresce sobre bases de hiperexploração do trabalho.

Tal plataforma tem seu foco principal em gerar laços entre o serviço e quem está ao volante, tornando falsa a relação de intimidade que impulsiona os gerenciantes das empresas a constituírem lucros vantajosos em cima da classe trabalhadora. O crescente aumento do número de desempregados torna propícia a expansão desse novo mercado, fazendo os motoristas se sujeitarem cada vez mais às condições degradantes de trabalho.

---

<sup>21</sup> Informação recebida por meio de entrevistas realizadas entre outubro de 2019 e março de 2020.

Muitas vezes, eles assumem o discurso da empresa e se consideram “microempreendedores”, “autônomos” e “independentes” de patrões.

O espaço urbano desigual — herança do pensamento escravocrata e de anos de neoliberalismo — reflete como o poder público municipal, bem como as esferas federal e estadual criaram um ambiente urbano falho também em mobilidade e acessibilidade urbanas. De modo geral, eles também colaboram para o sistema capitalista protagonizar um novo espaço de explorações, cada vez mais perverso. Ou seja, a infraestrutura urbana de mobilidade e acessibilidade insatisfatória trouxe novas possibilidades para o mercado explorar os territórios precarizados.

Na cidade de Campos dos Goytacazes, o uso de táxis era uma prática das classes sociais de renda média, em razão de certa acessibilidade do serviço a esse estrato de renda, gerando um sistema de táxis com cooperativas e a presença significativa do sindicato. O transporte por aplicativo instalou-se e entrou em concorrência direta com os taxistas. Hoje, eles sofrem pela enorme perda de público, mesmo sendo uma categoria de transporte legalizado pelo município. Dessa forma, a partir desta pesquisa, verificou-se que os taxistas mostram uma enorme insatisfação não somente com a chegada das empresas por aplicativo, mas também com o Estado, por cobrar-lhes impostos e exigir-lhes o cumprimento de várias normas. Tal classe de trabalhadores sofre grande pressão para desempenhar a profissão.

Todos os respondentes da pesquisa (taxistas) não exerciam ocupação anterior. Entre as perguntas apresentadas, expressaram também que dirigir é tudo o que sabem fazer, por isso são movidos a lutar, em conjunto com o sindicato, por uma reorganização do sistema.

A chegada de empresas de transporte por aplicativo, entre as quais a Uber domina o mercado, não contribui para o aumento da mobilidade urbana e a acessibilidade da população periférica ao espaço urbano. Isto de fato se dá, em primeiro lugar, pelo valor da “corrida” ser incompatível com a renda dessa camada da população e, em segundo, pela seletividade dos próprios motoristas reproduzindo a lógica do Centro como área a principal e a mais segura para desempenharem seu trabalho.

Constatamos que, com a implantação da Uber, os principais “beneficiários” foram as classes médias, capazes de arcar financeiramente com os custos desse transporte, e a própria Uber. Por fim, destacamos a questão da falta de mobilidade e acessibilidade urbanas ser um grave problema dentro do processo de urbanização brasileira, pois a concentração fundiária nas cidades, a economia urbana — a qual concentra serviços e comércios nas áreas centrais — e a expulsão da população em direção a habitações periféricas — sem a contrapartida de políticas públicas de transporte coletivo digno para ela — geram cidades vulneráveis à hiperexploração das corporações globais da era da digitalização.

## Referências

- ABÍLIO, L. C. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. *Novos Estudos CEBRAP*, 39(3), 579–597, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>>, acesso em 15/06/2023.
- ALMEIDA, Érica T. V.; CARVALHO, P. de S. Cartografias dos conflitos e da ação coletiva em Campos dos Goytacazes/RJ na entrada do século XXI. *Revista Vértices*, [S. l.], v. 22, n. 3, p. 546–563, 2020. Disponível em: <https://editoraessentia.iff.edu.br/index.php/vertices/article/view/15539>. Acesso em: 24 jun. 2023.
- ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. 1ª Ed. – São Paulo: Boitempo, 2018.
- ARAÚJO, I.R. *Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a Um Real*. Dissertação de Mestrado, UENF, Campos dos Goytacazes, 2012.
- BARAT, J.; NASCIMENTO, Celso R. P. do. Os transportes nas áreas metropolitanas. *Revista Pesquisa e Planejamento Econômico*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 1, p. 131- 142, 1972.
- CAMPOS, Mauro M., CARVALHO, Samira M. G. Transporte Público em Campos dos Goytacazes (RJ): entre o zigue-zague dos ônibus e a paciência dos usuários. *InterScience*, 11(1), novembro de 2017. p. 66-99.
- CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 21, n. 3, p. 644-649, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/140561>. Acesso em: 22 jun. 2023.
- BRASIL, *Lei federal nº 12.468*, de 26 de agosto de 2011. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/112468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112468.htm). Acesso em: 15 de jun. 2023.
- BRASIL, *Lei nº 12.587*, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 15 de jun. 2023.
- BRASIL, *Lei nº 13.640*, de 26 de março de 2018, de 16 de março de 2018. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13640-26-marco-2018-786385-publicacaooriginal-155125-pl.html>. Acesso em: 30 mar. 2020.
- Campos 24 Horas (2016). *Uber: taxistas comparecem em massa à Câmara*. Campos, 08 dez. 2016. Disponível em: <https://www.campos24horas.com.br/noticia/vereadores-e-taxistas-discutem-servico-do-uber-em-campos-em-audiencia-na-camara>. Acesso em: 07 ago. 2020.

DORIA, Nathan Magalhães. *Mobilidade urbana e precarização do trabalho: uma análise da uberização em Campos dos Goytacazes*. TCC em Geografia (Bacharelado), Departamento de Geografia, Instituto da Ciência da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2020. 90f.

FARIA, T. J. P., POHLMANN, M. A. de Oliveira. Dinâmica socioespacial de Campos dos Goytacazes/RJ: O programa habitacional Morar Feliz e Expansão da periferia. *Anais XVI ENANPUR - Espaço, Planejamento e Insurgências* [En ligne], 16, 1, Belo Horizonte, 2015. Disponível em:

<http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1867>. Acesso em 9 de abril de 2019.

FREITAS, Keila P. da Silva. *Produção e apropriação do espaço urbano de Campos dos Goytacazes: da residência unifamiliar aos edifícios de apartamentos*. Dissertação (Mestrado Políticas Sociais) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Centro de Ciências do Homem, 2011. 150f.

FREITAS, Kêila P. da Silva; FARIA, Teresa Peixoto. Produção e apropriação do espaço urbano de Campos dos Goytacazes – RJ: da residência unifamiliar aos edifícios de apartamentos. In: *Seminário Nacional da Pós-Graduação Em Ciências Sociais - UFES*, 1., 2011, Vitória. Anais [...] Vitória: UFES, 2011. v. 1, p. 1-18.

G1 Notícias, *UBER começa a operar em Campos dos Goytacazes*, RJ, nesta sexta-feira. Campos dos Goytacazes, 01 dez. 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2016/12/uber-comeca-operar-em-campos-dos-goytacazes-rj-nesta-sexta-feira.html#:~:text=O%20Uber%20come%C3%A7a%20a%20operar,receber%20o%20servi%C3%A7o%20no%20pa%C3%ADs>. Acesso em: 03 dez. 2020.

GOMES, M. A. S. A produção e a valorização desigual do espaço urbano em Campos dos Goytacazes-RJ: uma análise das ações do estado e dos promotores/incorporadores imobiliários. *Geografares*, Espírito Santo. n. 19, p. 28-41, jan. /jul. 2015.

IBGE. *Panorama de Trabalho e Rendimento*. Campos dos Goytacazes – RJ. 2016. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/campos-dos-goytacazes/panorama>. Acesso em: 10 abr. 2019.

KRAMER, Josiane Caldas. *A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?* 2017. 129 f. Tese (Mestrado) – Curso de Direito, Ciências Judiciais, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2017.

MANHÃES, V. R. R., ARRUDA A. P. S. N. DE., A expansão dos condomínios fechados: o caso de Campos dos Goytacazes, RJ, *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense* [On-line], 2017, 12, 23–36. Disponível em : <https://doi.org/10.12957/cdf.2017.36733>, acesso em 23 de abril de 2020.

MOROZOV, E. *Big Tech: a ascensão dos dados e a morte da política*. São Paulo: Ubu, 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPOSa, Anuário Estatístico de Campos dos Goytacazes, 2018. Disponível em:  
<https://www.campos.rj.gov.br/newdocs/1542233062PERFILCAMPOS2018.pdf>.  
Acesso: em 20 jul. 22.

Prefeitura Municipal de Camposb. *PONTOS rotativos para taxistas estabelecidos em portaria na próxima terça*. Campos, 18 mai. 2018. Notícia no Detalhe. Disponível em:  
[https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id\\_noticia=45366](https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=45366). Acesso em: 07 ago. 2020.

RIBEIRO, Renata Hilel. *Cidade do automóvel e mobilidade urbana: um estudo das batidas de trânsito em Campos dos Goytacazes*. Dissertação do Programa de Pós-graduação em Geografia, UFF, Campos dos Goytacazes, 2022.

RIO DE JANEIRO, *Lei estadual nº 6.504*, de 16 de agosto de 2013. Disponível em:  
<https://gov-rj.jusbrasil.com.br/legislacao/1035787/lei-6504-13>, acesso em 13/06/2023.

SANTOS, Milton. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. Tradução de: Myrna T. Rego Viana. 2º. ed. São Paulo: Edusp, 2008[1978].

SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda de trabalho precarizado*. Tradução Joao Peres. São Paulo - SP: Elefante, 2017. 326 p.

SILVA, Silvana C. da. *Tentativas de gentrification commerciale du centre-ville à Campos dos Goytacazes (Rio de Janeiro/Brésil)*. In: CLEVAL, Anne, RIVIÈRE, Jean, GARDESSE, Camille (orgs.), 2022, *mimeo*.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: *XV Coloquio Internacional De Geocrítica Las Ciencias Sociales y la Edificación de Una Sociedad Post-Capitalista*. Anais: 15., 2018, Barcelona. Colóquio. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2018. p. 1 - 16. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/FabioTozi.pdf>. Acesso em: 07 ago. 2020.

TOZI, F. e BOZZI, F. Empreendedorismo periférico ? Motoristas uberizados e lavadores precarizados em lava a jatos nas margens da metrópole. *Revista Indisciplinar*, v. 7, p. 184-219, 2021.

UBER. *E o seu direito de ir e vir, pra onde vai?* Disponível em:  
<https://www.uber.com/pt-BR/blog/belo-horizonte/direito-de-escolha/>. Acesso em: 07 ago. 2020.

UBER, *Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil*. Equipe de Políticas Públicas, 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt->

BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/. Acesso em: 07 ago. 2020.

VASCONCELLOS, Eduardo A. de, CARVALHO, Carlos H. R. de, PEREIRA, Rafael H. M. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/

IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34).74p.

VASCONCELLOS, E. A. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999.

ZACCHI, Raquel C. *O papel dos proprietários fundiários e do estado no processo de conversão de terras rurais em urbanas e na produção de loteamentos fechados: Campos dos Goytacazes/RJ (1980-2011)*. Dissertação de mestrado Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais, UENF, Campos dos Goytacazes, 2012.

---

#### Nathan Magalhães Doria

Graduado em Geografia pela Universidade Federal Fluminense. Atualmente é mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Campos dos Goytacazes – RJ.

Rua José do Patrocínio, 71, CEP: 28010-385, Centro.

E-mail: magalhaes\_doria@id.uff.br

Orcid: 0009-0007-5906-8025

#### Silvana Cristina da Silva

Graduada, mestre e doutora em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP e pós-doutora em sociologia urbana pela École Normale Supérieure (ENS/Paris). Atualmente é professora efetiva da Universidade Federal Fluminense, onde também atua no Programa de Pós-Graduação em Geografia, Campos dos Goytacazes – RJ.

Rua José do Patrocínio, 71, CEP: 28010-385, Centro.

E-mail: silvanasilva@id.uff.br

Orcid: 0000-0002-3422-6046

---

Recebido para publicação em janeiro de 2023.

Aprovado para publicação em junho de 2023.