

**UFRRJ**  
**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO**

**SOB A ÓTICA DO ESPAÇO: ALUGUÉL DE VEÍCULOS, PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA.**

**WILLIAM DOS SANTOS PEREIRA**

**2024**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**SOB A ÓTICA DO ESPAÇO: ALUGUÉL DE VEÍCULOS, PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA.**

**WILLIAM DOS SANTOS PEREIRA**

*Sob a orientação do professor*

**Dr. Maurílio Lima Botelho**

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Curso de Pós-graduação em Geografia, Área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

Seropédica, RJ  
Fevereiro de 2025

PP436s  
s Pereira, William dos Santos, 1988-  
Sob a Ótica do Espaço: Aluguel de Veículos,  
Precarização do Trabalho e Capitalismo de Plataforma.  
/ William dos Santos Pereira. - Rio de Janeiro, 2025.  
67 f.

Orientador: Maurílio Botelho.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em  
Geografia/Geografia, 2025.

1. Capitalismo de Plataforma. I. Botelho, Maurílio  
, 1979-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio  
de Janeiro. Programa de Pós Graduação em  
Geografia/Geografia III. Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS



**HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO N° 11/2025 - IGEO (11.39.00.34)**

**Nº do Protocolo: 23083.007746/2025-33**

**Seropédica-RJ, 18 de fevereiro de 2025.**

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**WILLIAM DOS SANTOS PEREIRA**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

**DISSERTAÇÃO APROVADA EM 17/02/2025.**

**MAURILIO LIMA BOTELHO, Dr., UFRRJ**

Orientadora, presidente da banca

**LIRIAN MELCHIOR, Dra., UFRRJ**

Examinadora Interna

**FÁBIO TEIXEIRA PITTA. Dr., USP**

Examinador Externo

*(Assinado digitalmente em 18/02/2025 11:50)*  
LIRIAN MELCHIOR  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: ####074#0

*(Assinado digitalmente em 18/02/2025 10:04)*  
MAURILIO LIMA BOTELHO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: ####854#7

*(Assinado digitalmente em 18/02/2025 10:06)*  
FABIO TEIXEIRA PITTA  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: ####.###.128-##

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **11**, ano: **2025**, tipo: **HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**, data de emissão: **18/02/2025** e o código de verificação: **e68fffb146**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, as devidas considerações a DEUS, que me permitiu traçar estes caminhos com saúde e vigor. Aos meus pais, que com muito afinco sempre se prontificaram em ajudar nos meus estudos ao longo dos anos. À minha mestra Regina Célia Klier e mentora da qual devo horas de afinco dedicadas em estudos, na sua cozinha, em belas tardes de muito pão árabe e café com leite. Aos colegas de Mestrado, que estiveram em parceria ao longo dessa jornada. Em especial, às trocas profícias com o meu orientador e grande intelectual, Maurílio Botelho, que permeou conversas e trabalhos ao longo dos dois anos de projeto. E aos meus filhos, os quais dedico horas de ausência em prol dos estudos acadêmicos e, por mesmo assim, tentar transformar este processo em reconhecimento valoroso da formação de um ser humano e pesquisador. Agradeço à minha querida amiga, Bruna Matos, que muito contribuiu com os direcionamentos da desafiadora Língua Portuguesa. Aproveito para citar as profundas considerações aos amigos: Gil Eder pela prontidão em ler e trazer reflexões sobre a estrutura do trabalho. Pela parceria de uma vida acadêmica e pessoal ao meu estimado amigo irmão Thiago Menezes que muito contribui para a forma final deste estudo. Por fim, agradeço à minha inspiração de mulher, Ana Paula Ferrero, que surgirá com um sorriso em meio ao caos dos estudos acadêmicos. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

## RESUMO

**PEREIRA, William. “Sob a Ótica do Espaço”: Aluguel de Veículos, Precarização do Trabalho e Capitalismo de Plataforma.** 2025. 87 p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ. 2025.

Sob a ótica do trabalho em plataformas, este estudo analisa o universo dos motoristas de aplicativos que utilizam veículos alugados como meio de exercer suas atividades. O objetivo principal é investigar como essa modalidade de trabalho reflete e amplia a precarização nas relações laborais dentro do contexto do capitalismo de plataforma. Para isso, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, combinando revisão bibliográfica e análise de dados secundários de locadoras e plataformas digitais. Os resultados revelam que o aluguel de veículos é, para muitos trabalhadores, a única alternativa para ingressar nesse mercado, devido à inviabilidade de adquirir um veículo próprio. Contudo, essa solução acarreta custos elevados que incluem aluguel, combustível e manutenção, reduzindo significativamente os ganhos e ampliando os níveis de exploração. Além disso, a falta de regulamentação agrava as condições de trabalho, deixando os motoristas sem segurança ou benefícios formais. A análise incorpora conceitos como "uberização", "capitalismo de plataforma" e "compressão espaço-tempo", destacando como as plataformas digitais remodelam as dinâmicas urbanas e as relações de trabalho. O estudo conclui que os aluguéis de veículos não apenas representam um novo elemento de precarização, mas também contribuem para a reorganização espacial das cidades, promovendo desigualdades socioespaciais e econômicas.

**Palavras-chaves:** Aluguéis; Capitalismo de Plataforma; Precarização; Uberização; Trabalho por Aplicativos.

## ABSTRACT

PEREIRA, William. **“From the Perspective of Space”: Vehicle Rental, Job Insecurity and Platform Capitalism.** 2025. 87 p. Dissertation (Master's in Geography). Institute of Agronomy, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ. 2025.

From the perspective of platform labor, this study analyzes the universe of app-based drivers who rely on rented vehicles to perform their activities. The main objective is to investigate how this work modality reflects and amplifies precariousness in labor relations within the context of platform capitalism. The research adopts a qualitative approach, combining a literature review and secondary data analysis from car rental companies and digital platforms. The results reveal that vehicle rental is, for many workers, the only alternative to enter this market due to the infeasibility of acquiring their own vehicles. However, this solution entails high costs, including rent, fuel, and maintenance, significantly reducing earnings and increasing exploitation. Additionally, the lack of regulation exacerbates working conditions, leaving drivers without security or formal benefits. The analysis incorporates concepts such as "uberization," "platform capitalism," and "time-space compression," highlighting how digital platforms reshape urban dynamics and labor relations. The study concludes that vehicle rentals not only represent a new element of precariousness but also contribute to the spatial reorganization of cities, fostering socio-spatial and economic inequalities.

Keywords: Vehicle Rentals, Platform Capitalism, Precariousness, Uberization, App-Based Work.

## **SUMÁRIO**

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>1. CAPITALISMO DE PLATAFORMA E AS NOVAS CONDIÇÕES DE TRABALHO .....</b>	<b>5</b>
1.1    O Mercado de aluguéis para trabalhadores de aplicativos.....	5
1.2    A Geografia e os Aluguéis de Carros por Motoristas de APPS.....	8
1.3    Uma apresentação das empresas de locação e o setor no país.....	19
1.4    Impactos Socioespaciais da Uberização .....	29
<b>2. O ALUGUEL COMO FORMA DE PRECARIZAÇÃO.....</b>	<b>33</b>
2.1    Os aluguéis de veículos .....	35
2.2    O Papel das Locadoras no Capitalismo de Plataforma.....	40
2.2.1    Aluguel, financiamento e o carro próprio: uma relação entre as modalidades. ....	40
2.2.2    Os custos da locação na cidade do Rio de Janeiro. ....	43
2.3    Precarização e os aluguéis .....	45
2.3.1    Um reforço da Exploração: Remuneração bruta e Longas Jornadas.....	49
2.3.2    Os aluguéis e a saúde dos trabalhadores por aplicativos .....	54
<b>3. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>58</b>
<b>4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>66</b>

## **Lista de Tabelas**

Tabela 1 - Locadoras distribuídas nos bairros do Rio de Janeiro/Niterói .....	10
Tabela 2- Automóveis e comerciais leves (produção e emplacamentos de 2019-2023) .....	13
Tabela 3 – Emplacamentos - Brasil no período de 2018 a 2022 .....	15
Tabela 4 – Distribuição percentual da utilização da frota de veículos alugados no período de 2018 a 2022 .....	18
Tabela 5 - Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas .....	18
Tabela 6 - Agências ZARP Localiza distribuídas pela Brasil .....	20
Tabela 7 - Custos dos Carros por assinaturas x carro financiado x carro a vista .....	27
Tabela 8 - Comparativo do custo de aquisição de um veículo de entrada frente ao salário-mínimo praticado nos períodos de 2019 e 2023. ....	34
Tabela 9- Investimentos iniciais para financiamento de veículo em 2020 .....	36
Tabela 10- Investimentos iniciais para financiamento de veículo em 2024 .....	37
Tabela 11- Investimentos iniciais para aluguel de veículo em 2020 .....	39
Tabela 12- Investimentos iniciais para aluguel de veículo em 2024 .....	39
Tabela13-Empresas de Aluguel e as parcerias com Uber e 99 app. ....	41
Tabela 14- Lista de exigências das Locadoras para aluguel de veículos para trabalho remunerado em plataformas de aplicativos .....	42
Tabela 15 – Custos de locação de veículo para trabalho com APPs no Rio de Janeiro .....	43
Tabela 16 - Tipologias de custos associados aos trabalhos em plataformas de aplicativo de mobilidade urbana.....	48
Tabela 17 - Remuneração Líquida dos profissionais de aplicativos, considerando as receitas e custos mensais em dez cidades do Brasil .....	50
Tabela 18 - Fluxo de Caixa Aluguel .....	52
Tabela 19 - Fluxo de Caixa Financiamento.....	53
Tabela 20 - Custos em reais de aluguel veicular e combustível em 2020.....	57

## **Lista de Gráficos**

Gráfico 1 - Produção e Emplacamento de automóveis e comerciais leves.....	13
Gráfico 2 – Relação percentual da propriedade do automóvel utilizado para trabalho .....	17
Gráfico 3 – Valor do PIB, por setores de 2010 a 2020. ....	25
Gráfico 4 – Evolução da Produção de Veículos no Brasil .....	26

## INTRODUÇÃO

As transformações recentes no mercado de trabalho têm inaugurado uma nova fase das relações laborais e de emprego, caracterizada pelo avanço da tecnologia e pela flexibilização das dinâmicas econômicas. Esse fenômeno, definido por autores como Slee (2017), Tozi (2018) e Abílio (2019), é frequentemente descrito como "uberização", um modelo de gestão que transfere ao trabalhador grande parte das responsabilidades de controle e organização do trabalho, o que o posiciona como um nano empresário de si mesmo.

Sendo assim, a uberização é uma das novas leituras das relações de trabalho existentes definidas pelos limites entre empresas, aplicativos e pessoas, ou seja, a atuação de um outro modo de interação entre empregador -empresas-aplicativos e o trabalhador. No caso específico deste trabalho, motoristas de aplicativos que, propositalmente, são reconhecidos como “parceiros”. Nesse sentido, a uberização não é só um termo extraído da empresa símbolo da economia de plataforma, mas é, em si, uma caracterização do capitalismo atual, da chamada *GigEconomy*, ou “economia dos bicos”.

A “economia dos bicos” trabalha com essa ideia da informalização, do cumprimento de tarefas. Quando surgem as plataformas digitais, ocorre uma explosão de possibilidades, no que tange ao mercado de trabalho, seja ele formal ou informal. Essas plataformas consistem em infra-estruturas que integram softwares e hardwares e operam de forma automatizada, estruturadas por algoritmos digitais, sendo de domínio privado ou público.

Com o advento da Internet e o surgimento das plataformas digitais de intermediação, essa situação mudou. As plataformas agregaram tecnologias que permitiram que a economia GIG se expandisse de forma substancial e crescente para domínios inalcançáveis aos trabalhadores individualmente considerados, incluindo venda de mercadorias, serviços e prestação de trabalho (Campos; Gonçalves, Freire, 2022 p. 28,).

A *GigEconomy*, somada às plataformas digitais, forma o aglomerado do que vem sendo chamado “Capitalismo de Plataforma”. Um dos primeiros a denominar esse momento socioeconômico foi Nick Srnicek, em seu livro intitulado *Capitalismo de Plataforma* (2016). Srnicek testemunha as mudanças que estão em curso no *modus* capitalista frente aos momentos de crise. Em sequência, pontua como a “super bolha” de 2008, operada pelo

mercado financeiro imobiliário americano, de modo contíguo com as consequências econômicas mundiais, foram disruptivas para o novo momento capitalista.

As plataformas digitais, por si só, ajudaram a romper uma barreira: a capacidade de maximização de informações com uso da internet e dos computadores. Através dessas plataformas como auxiliares, a potencialização em usar essas informações de dados (gigabytes, terabytes) e o uso dos algoritmos, permitiu o surgimento de possibilidades nas áreas de transporte, a exemplo da Uber, aluguéis de imóveis, como Airbnb, e diversas outras no comércio e serviços.

Essas novas capacidades são alimentadas pela própria necessidade do capital em se reerguer em movimentos de crise. Na visão de Srnicek (2016), Harvey (2018), e Pessanha (2019), é o movimento da crise de 2008 que forma a base da fase intitulada “Capitalismo de Plataforma”.

Nesse contexto, o presente estudo volta-se para o universo dos motoristas de aplicativos que dependem do aluguel de veículos como forma de viabilizar suas atividades. Para muitos trabalhadores, essa alternativa representa a única possibilidade de participação no mercado, devido à inviabilidade de aquisição de veículos próprios. No entanto, esse modelo gera uma série de desafios, que incluem custos elevados, desgaste físico e mental, além de uma relação laboral caracterizada pela informalidade e pela falta de garantias trabalhistas.

Portanto, o estudo em questão teve como objetivo geral investigar se há, a partir dos aluguéis de veículos, mais um grau na precarização do trabalho em plataformas, uma vez que o motorista parte da prerrogativa mínima de pagar o aluguel veicular para exercer o trabalho por aplicativo.

Diante desse tema, a partir dos conceitos de “espaço”, “uberização do trabalho” e “aluguéis”, por meio de um olhar geográfico, o primeiro capítulo pontua e esclarece o universo em que se apresenta a economia de plataforma, ou “indústria 4.0”, como intitula o livro organizado pelo professor Ricardo Antunes, *Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0* (2022). São analisadas as várias denominações feitas para o momento econômico e social entendidas como tentativas, formas e visões de tatear as transformações que despontaram no mercado de trabalho e na sociedade de maneira geral. Ainda neste capítulo, dialoga-se com conceitos, como “uberização”, “capitalismo de plataforma”, que são essenciais e basilares

para criar um caminho para compreender como os trabalhadores de plataformas são inseridos na economia e no meio social. É reforçado, também, o olhar que cabe à Geografia em abordar o tema. Desse modo, coloca-se a dimensão do espaço como categoria conceitual e como caminho de análise, isto é, a materialização da percepção geográfica a respeito do objeto estudado: os aluguéis de veículos para trabalhar em empresas de *apps*.

Para concluir o capítulo, fundem-se os conceitos sociológicos e geográficos para tentar uma caracterização das relações socioeconômicas contemporâneas, juntamente com a ancoragem da Geografia como olhar, usando do espaço como categoria, pautado nas terminologias de Harvey (1992). A finalidade dessa leitura é entender a dinâmica social e espacial dos aluguéis veiculares como meios de obtenção de trabalho por aplicativos.

No segundo capítulo e terceiro está o “corpo” do trabalho. Neste momento, são apresentadas as ferramentas que podem dimensionar o universo novo da dinâmica que se articula na locação de carros por aplicativos para trabalhos em plataformas, como Uber e 99. Trata-se, aqui, de elucidar um nicho novo para o mercado de aluguéis veiculares e de forma ampla, enxergar o universo dos trabalhadores de aplicativos que necessitam alugar, por ser a única forma viável de exercer atividade-fim, visto que, financiar, comprar um carro quitado ou que seja do seu próprio patrimônio, se transformam em custos inviáveis.

Isso se explica ao cotejar os custos de carros zeros que, por apresentarem preços elevados, colocam “fim” ao conceito de “carros populares”, aqueles tidos como os mais baratos das marcas, os “carros de saída”. Mesmo sendo a solução mais viável, não significa dizer que o torna barato. Para isso, a fim de esboçar os custos da locação, são apresentados dados dos custos em alugar carros, nas principais locadoras de veículos e mais populares na cidade do Rio de Janeiro (Movida, Localiza e Unidas).

Este trabalho confronta ainda, as custas entre aluguéis e financiamentos x carros populares, através de estudos, como por exemplo: O estudo: “análise de viabilidade econômico-financeira para tomada de decisão de motoristas de aplicativos para alugar ou financiar veículos na região metropolitana de Porto Alegre/RS”. Defrontam-se também, estudos realizados em pesquisas bibliográficas e tabelas elaboradas durante a pesquisa sobre os custos automotivos de quem aluga ou financia e usa carro próprio.

Efetivamente, o segundo capítulo aprofunda como é a modalidade de aluguel para trabalhos em plataformas, bem como esforça-se em esboçar as dificuldades da atividade e reforça que se torna a única possibilidade para muitos trabalharem com as plataformas. Tendo neste tipo de trabalho seus principais ganhos (subsistência).

No terceiro capítulo, integra-se o ato exploratório a que estão submetidos os trabalhadores “plataformizados”, dentro do Capitalismo da Vigilância (Zuboof 2018), expostos a todos os corrosivos desgastes emocionais - e físicos, de quem trabalha com a modalidade, e possui o agravante de alugar, como mais um “start de stress”, o que acarreta precarização do trabalho dos mesmos.

Por fim, na segunda parte do terceiro capítulo são apresentadas as principais dificuldades encontradas durante a pesquisa para compor um estudo inédito: o aluguel de carros para quem trabalha em aplicativos. Assim, como todo estudo novo, está sujeito à escassez de dados disponíveis, ou mesmo a geração dos dados. Por fim o tempo da pesquisa, a nível de mestrado, também estabelece prazos mais fixos, o que inviabiliza uma abordagem mais ampla a respeito do tema apresentadas durante a conclusão.

## **1. CAPITALISMO DE PLATAFORMA E AS NOVAS CONDIÇÕES DE TRABALHO**

### **1.1 O Mercado de aluguéis para trabalhadores de aplicativos**

Aqui são apresentados os dados e análises sobre as locadoras de veículos e sua relação com os motoristas de aplicativos, destacando os custos e as estratégias de mercado. Além disso, são discutidos os fatores que corroboram para a real precarização do trabalho desses motoristas.

O conceito de "capitalismo de plataforma" foi amplamente discutido por Nick Srnicek (2016), que destaca como as plataformas digitais emergiram como resposta às crises do capital, reorganizando os modelos de negócios para maximizar lucros através da coleta massiva de dados e do uso intensivo de tecnologias digitais. Esse sistema depende da flexibilização e precarização das relações de trabalho, o que Harvey (2013) classifica como um movimento intrínseco do capital para explorar novas formas de acumulação.

No âmbito das relações laborais, a *uberização*, termo cunhado a partir da empresa Uber, é central para compreender como as plataformas transformam trabalhadores em autônomos sem garantias formais. Abílio (2019) enfatiza que essa modalidade transfere os custos e os riscos da atividade para o trabalhador, ao mesmo tempo em que o posiciona como um "parceiro", desfazendo a relação empregatícia tradicional. Essa nova configuração, embora muitas vezes promovida como uma alternativa moderna e flexível resulta em condições de trabalho altamente instáveis.

Slee (2017) questiona o discurso de "colaboração" promovido pelas plataformas, afirmando que ele mascara a realidade de exploração e desigualdade. Em vez de compartilhar benefícios, as empresas concentram poder e lucro, enquanto os trabalhadores assumem custos crescentes, como aluguel de veículos, manutenção e combustível.

De forma breve, é possível observar a existência de inúmeros termos para as relações entre o trabalho e o capital no momento. Apoiados na visão de Valério de Stefano, podemos

citar "*platformeconomy*", "*collaborativeeconomy*"<sup>1</sup> e "*gigeconomy*"<sup>2</sup>, que dependem diretamente das tecnologias da informação (TICs) para serem realizados presencialmente ou digitalmente. O primeiro, chamado "*crowdwork*", é feito digitalmente, enquanto o segundo, "*on-demandwork*", ocorre presencialmente.

A intenção não é definir cada uma das novas nomenclaturas existentes, mas sim, mostrar que novas nomenclaturas surgem constantemente. Neste trabalho, são adotados os termos “capitalismo de plataforma” e “uberização” como referencial principal. A base dessas definições consagra a tecnologia, o capital e o trabalho como âncoras das transformações percebidas no mundo contemporâneo.

A uberização pode ser entendida, portanto, como o gerenciamento de uma multidão de trabalhadores sob demanda, mobilizados por meio de uma plataforma, em um aplicativo que tem suas condições de serviço, segurança e estabilidade substituídas pela informalização e pela necessidade de estar online. Esse modelo de trabalho “*just in time*” precariza ainda mais as condições de trabalho, marcadas pela insegurança empregatícia e pela ausência de direitos.

As empresas de aplicativos inauguram uma prática recente, como intitula Jeff Howe em *O Poder das Multidões* (2006). Essas empresas têm a capacidade de mobilizar grande quantidade de trabalhadores, utilizando-os apenas quando necessário. Esse modelo é uma adaptação do conceito de "*just in time*", transformando o trabalhador em produto. Essa transformação permite que as empresas operem com custos mínimos e sem vínculos trabalhistas, gerando enormes lucros enquanto transferem todos os riscos para os trabalhadores.

O grande diferencial entre colaboração e uberização é o antagonismo entre ambas. Enquanto a colaboração visa ao compartilhamento genuíno, como nas ideias originais da economia do compartilhamento, a uberização redefine essa relação em uma lógica

---

<sup>1</sup>Jeff Howe (2006) escreve o livro o Poder das Multidões, sendo um dos pioneiros a enxergar a potencialidade do que vinha acontecendo em relações de novos nichos de mercado, como convencionou a ser chamado de “Economia Compartilhada”.

<sup>2</sup>A chamada gigeconomy – também conhecida como freelance economy, economia sob demanda ou, ainda, 1099 economy – é entendida como o mercado de trabalho que compreende, por um lado, trabalhadores autônomos, sem vínculo empregatício, e, por outro, empresas de tecnologia que, por meio de suas plataformas digitais, conectam esses trabalhadores ao consumidor da ponta, ao tomador do serviço, portanto. Dito de outro modo, trata-se – ao menos em teoria – de trabalho independente realizado com a intermediação de plataformas digitais, tais como Uber, 99, Rappi, Deliveroo, dentre muitas outras. Disponível em: <http://bibliotecadigital.trt1.jus.br/jspui/handle/1001/2655520> Acesso em 10 de Outubro de 2024.

estritamente capitalista, onde o compartilhamento dá lugar à monetização e à exploração. Assim, os trabalhadores uberizados não possuem os mesmos direitos de motoristas tradicionais, sendo intermediados por uma plataforma que os conecta aos passageiros, mas sem qualquer responsabilidade formal da empresa sobre suas condições de trabalho.

Harvey (1973) oferece uma base teórica essencial para compreender o espaço dentro do capitalismo de plataforma. Para Harvey, o espaço não é apenas uma dimensão física, mas uma construção social e econômica, moldada pelas práticas humanas e pelas dinâmicas do capital. Ele introduz a ideia de compressão espaço-tempo, destacando como a aceleração das interações sociais e econômicas impacta diretamente as estruturas espaciais.

No contexto da uberização, a compressão espaço-tempo é evidente, pois as plataformas digitais conseguem mobilizar trabalhadores em tempo real, adaptando-se rapidamente às demandas do mercado. Essa dinâmica gera impactos significativos nas cidades, como o aumento da circulação de veículos, congestionamentos e a amplificação das desigualdades socioespaciais.

Tozi (2018) aprofunda a análise ao discutir a ocupação espacial das plataformas em países emergentes como o Brasil. Ele observa que, embora cidades periféricas apresentem sistemas de transporte alternativo, como vans ou tuk-tuks, a entrada de plataformas como Uber e 99 foi amplamente adotada devido à ineficiência e à falta de integração dos transportes públicos tradicionais.

Essas plataformas também intensificam os desafios enfrentados pelos motoristas que dependem de veículos alugados para operar. A precarização é amplificada pela necessidade de arcar com altos custos de aluguel e combustível, enquanto enfrentam longas jornadas de trabalho e a insegurança econômica.

De acordo com o Dieese, os motoristas frequentemente gastam mais da metade de seus rendimentos com despesas operacionais, como aluguel de veículos e manutenção. Esses dados evidenciam como o modelo de negócios das plataformas transfere os custos e os riscos da operação para os trabalhadores, gerando uma precarização que vai além das condições de trabalho, impactando também a saúde física e mental desses profissionais.

Ao analisar o impacto socioespacial, a pesquisa destaca como as plataformas alteram a dinâmica urbana, favorecendo áreas centrais e marginalizando regiões periféricas. Essa

configuração reproduz e amplifica as desigualdades preexistentes, criando um sistema onde o acesso aos serviços e às oportunidades é mediado por algoritmos que priorizam a lucratividade.

Em síntese, o referencial teórico apresentado fornece uma base sólida para entender as dinâmicas do capitalismo de plataforma e da uberização, destacando os desafios enfrentados pelos motoristas de aplicativos e o impacto dessas práticas nas estruturas sociais e espaciais.

## **1.2 A Geografia e os Aluguéis de Carros por Motoristas de APPS**

É primordial, no campo da Geografia, considerar o espaço como uma das grandes categorias de análise científica. Essa escolha não é um fim em si mesmo, mas um meio para explorar os fenômenos sociais e econômicos sob a perspectiva espacial. Conforme Harvey (2013) argumenta, o espaço deve ser compreendido como uma construção social e analítica, que se manifesta através das práticas humanas e interações econômicas.

“Se Raymond Williams retomasse hoje a lista das entradas de seu célebre livro sobre palavras-chave (Keywords), ele certamente incluiria a palavra “espaço”.” (Harvey 1973. p1). Williams reconhecia a complexidade desse termo, comparável à de conceitos como “cultura” e “natureza”. Harvey (2013), ao refletir sobre essa questão, destaca a importância de decifrar as significações do espaço sem cair em complicações excessivas. Essa análise é central para compreender as dinâmicas sociais, como o uso do espaço pelas plataformas digitais.

A análise do espaço, segundo Harvey, não pode ser dissociada do tempo, formando uma categoria analítica única: o espaço-tempo. Essa abordagem é essencial para estudar fenômenos contemporâneos como os aluguéis de carros para motoristas de aplicativos, que operam em uma lógica de compressão espaço-tempo. Essa dinâmica acelera as interações e intensifica a mobilidade nas cidades, reorganizando os fluxos e criando novas configurações espaciais.

As plataformas digitais, como Uber e 99, são exemplos claros de como o espaço é reorganizado por meio de tecnologias digitais. Tozi (2023) descreve essas plataformas como “plataformas territoriais”, que dependem de objetos e sistemas técnico-informacionais presentes no território para funcionarem. Smartphones, veículos, motoristas e passageiros

compõem a totalidade necessária para que os algoritmos possam extrair e acumular renda. É no território que esses elementos interagem e se concretizam, revelando a importância da materialização espacial para o funcionamento das plataformas.

A sobreposição algorítmica espacial mencionada por Tozi (2023) ilustra como as plataformas digitais utilizam os espaços urbanos para maximizar sua produtividade. Ao se aproveitarem das deficiências dos transportes públicos e das desigualdades socioespaciais no Brasil, essas plataformas reforçam o que Tozi (2023) denomina "desigualdades algorítmicas urbanas". Essas desigualdades decorrem da distribuição desigual de serviços e infraestrutura entre áreas nobres e periféricas, intensificando as disparidades sociais e econômicas.

Essas desigualdades não são meramente consequência do acaso, mas refletem e renovam padrões históricos de desigualdade socioespacial. Segundo Tozi (2023), as empresas de plataformas assumem um papel político na organização da mobilidade urbana e no controle territorial, utilizando informações estratégicas para maximizar sua produtividade espacial. Essa prática corporativa transforma as cidades em espaços onde os fluxos e fixos são controlados por algoritmos, moldando o uso do território de acordo com interesses econômicos.

A dinâmica dos aluguéis como meio de acesso ao trabalho por aplicativos está diretamente conectada a essa reorganização espacial. As escolhas dos motoristas sobre onde alugar seus veículos e quais empresas utilizar são influenciadas pelas configurações espaciais das cidades. As locadoras, por sua vez, estão distribuídas de forma desigual, concentrando-se em áreas mais centrais e economicamente favorecidas. Essa distribuição reflete e reforça as desigualdades algorítmicas urbanas, dificultando o acesso a motoristas de regiões periféricas.

Para compreender essas dinâmicas, é necessário analisar como o espaço urbano é moldado pela interação entre motoristas, locadoras e plataformas digitais. Essa interação não ocorre de forma uniforme, mas varia de acordo com as especificidades de cada cidade e região. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, a geografia das locadoras de veículos revela padrões claros de concentração em bairros nobres, como a Barra da Tijuca, enquanto regiões periféricas enfrentam maiores dificuldades de acesso.

A relação entre espaço e aluguel de veículos é também uma questão de mobilidade. Os motoristas que dependem de veículos alugados precisam se deslocar não apenas para atender

às demandas das plataformas, mas também para acessar os serviços das locadoras. Esse deslocamento adicional gera custos e desafios que se somam às dificuldades já enfrentadas pelos motoristas em um mercado marcado pela precarização e pela exploração econômica.

Nesse contexto, o papel da Geografia é fundamental para desvendar como essas dinâmicas espaciais influenciam e são influenciadas pelo capitalismo de plataforma. A análise geográfica permite revelar as relações entre espaço, trabalho e tecnologia, destacando como as plataformas digitais reconfiguram os territórios urbanos e criam novas formas de exploração.

Por fim, a análise espacial dos aluguéis de veículos para motoristas de aplicativos oferece uma perspectiva única para compreender as transformações do mercado de trabalho contemporâneo. Essa perspectiva revela não apenas os impactos econômicos e sociais desse modelo de negócios, mas também suas implicações espaciais, que são fundamentais para entender a natureza das desigualdades algorítmicas e sua relação com as dinâmicas urbanas no Brasil.

A seguir, será apresentada uma tabela com a distribuição das locadoras de veículos nos bairros do Rio de Janeiro e Niterói, evidenciando como a geografia das locadoras reflete as desigualdades espaciais e influencia o acesso dos motoristas aos serviços de aluguel.

**Tabela 1 - Locadoras distribuídas nos bairros do Rio de Janeiro/Niterói**

Localidades	Região	Locadoras		
		ZARP/Localiza	Unidas Driver	Movida - Motorista de APP
Barra da Tijuca – RJ	Zona Oeste	✓	✓	✓
Bangu – RJ	Zona Oeste	✗	✗	✓
Jacarepaguá – RJ	Zona Oeste	✗	✗	✓
Santa Cruz - RJ	Zona Oeste	✗	✓	✗
Leblon – RJ	Zona Sul	✗	✗	✓
Copacabana – RJ	Zona Sul	✗	✓	✓
Del Castilho – RJ	Zona Norte	✗	✗	✓
Vila Isabel - RJ	Zona Norte	✗	✗	✓
Madureira - RJ	Zona Norte	✗	✗	✓
Niterói – RJ	Metropolitana	✗	✓	✗

Fonte: Elaborado pelo autor - Consultas realizadas junto aos sites das empresas

Ainda a respeito da tabela acima, pode-se depreender que as três empresas têm, na Barra da Tijuca, lojas operantes, e que a Zarp Localiza tem apenas, como ponto de locação para motoristas, a unidade do bairro. Enquanto isso, a Unidas apresenta quatro unidades, sendo metade delas localizadas também na região da Zona Oeste (Barra da Tijuca e Santa Cruz), o que deflagra a estratégia adotada por essas empresas para a região da Zona Oeste. Por fim, a Movida conta com nove unidades para locação de motoristas que desejam alugar para trabalhos em plataformas, sendo quatro delas na região da Zona Oeste.

Harvey (1992) ressalta que:

"o espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana. E, no entanto, raramente discutimos o seu sentido; tendemos a tê-los por certos e lhes damos atribuições do senso comum ou auto evidentes" (Harvey, 1992, p. 188).

Não reconhecer a riqueza dada ao espaço sob o viés do tempo é desfavorecer a análise crítica das transformações espaciais e temporais em um mesmo contexto, em momentos diferentes.

No caso dos motoristas que alugam veículos, o espaço assume uma dimensão dinâmica, abrangendo deslocamentos como casa-empresa locatária e áreas de trabalho. Essa dinâmica espacial não é um dado estático ou absoluto, mas constrói novas perspectivas de ocupação do espaço urbano. Determinados motoristas podem residir em áreas periféricas, como os bairros da Baixada Fluminense, e ainda assim precisam se deslocar para as unidades das locadoras analisadas, o que envolve custos adicionais de tempo e transporte.

Esse deslocamento não ocorre por escolha, mas é mediado por fatores como os horários de funcionamento das unidades, a disponibilidade de veículos para locação e a adequação da categoria do veículo às necessidades do motorista. Além disso, qualquer problema com o veículo alugado deverá ser resolvido na unidade de origem, reforçando a relação espacial entre as locadoras e os motoristas.

O ordenamento das empresas de aplicativos no meio urbano justifica suas estratégias de atuação. Como observado na tabela, embora existam diversas unidades das locadoras, algumas são designadas como pólos estratégicos para motoristas de aplicativos. Essa configuração reflete escolhas baseadas na infraestrutura urbana e nas características econômicas das regiões atendidas.

As plataformas digitais se apresentam como novas formas de gerar ocupação, vinculando atividade remunerada à subsistência. No entanto, elas atuam como empregadores informais, dispensando os procedimentos tradicionais de contratação, como entrevistas e currículos. Para motoristas e motoboys, basta apresentar uma Carteira de Habilitação Nacional. Essa simplificação contribui para a popularização de atividades como motorista e entregador, anteriormente regulamentadas como profissões formais.

Há, contudo, uma ruptura significativa nas relações de trabalho tradicionais. Profissões como taxista, motorista profissional e entregador vinculado a uma empresa foram substituídas por trabalhadores de plataformas, que operam em um modelo intermediado. Por exemplo, entregadores de farmácias antes estavam vinculados a uma única rede ou loja. Atualmente, por meio de plataformas como iFood, eles prestam serviços para múltiplas empresas, variando entre farmácias, restaurantes e outros negócios.

Essa mudança também ocorre no caso dos motoristas de aplicativos, que frequentemente estão logados em mais de uma plataforma ao mesmo tempo. Essa prática resulta em múltiplos vínculos de trabalho, sem uma definição clara de empregador. Na prática, o trabalho é fragmentado em tarefas ou “bicos”, característicos da chamada GigEconomy.

Harvey (1996) aponta que a experiência de espaço e tempo é intrinsecamente relacionada à redução de barreiras espaciais por meio do tempo. Essa lógica é evidente nas plataformas digitais, que utilizam dados para criar espaços mais eficientes para produção, circulação e consumo. A transformação do espaço pela tecnologia e pelo capitalismo de plataforma é um reflexo direto dessa relação espaço-tempo.

No setor de locação, as empresas rapidamente identificaram o potencial de oferecer veículos para motoristas de aplicativos. Antes mesmo de essa modalidade ser estruturados formalmente, muitos motoristas sem veículos próprios já alugavam carros como alternativa. Com o crescimento da demanda, as locadoras criaram pacotes específicos para atender a esse público.

De acordo com a ABLA (2024), os veículos de locação representam 48% do mercado locatário, sendo destinados em grande parte ao turismo. Contudo, uma parcela significativa é terceirizada para motoristas de aplicativos. Esse sucesso contrasta com os dados de produção

de veículos no Brasil, que têm diminuído nos últimos anos. A tabela abaixo, baseada nos dados do DIESSE (2021), apresenta a relação entre produção de veículos e os números de emplacamentos no país entre 2019 e 2023.

A dinâmica do mercado de locação para aplicativos exemplifica como o capitalismo de plataforma não apenas reorganiza as relações de trabalho, mas também molda o espaço urbano. Locadoras e motoristas se adaptam às demandas das plataformas, criando novas formas de interação espacial que refletem as desigualdades e desafios socioeconômicos das cidades brasileiras.

**Tabela 2- Automóveis e comerciais leves (produção e emplacamentos de 2019-2023)**

Ano	2019	2020	2021	2022	2023
Item	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades
<b>Produção</b>	2.803.841	1.904.714	2.070.562	2.176.179	2.203.705
<b>Emplacamentos</b>	2.665.583	1.954.819	1.977.110	1.960.461	2.180.230

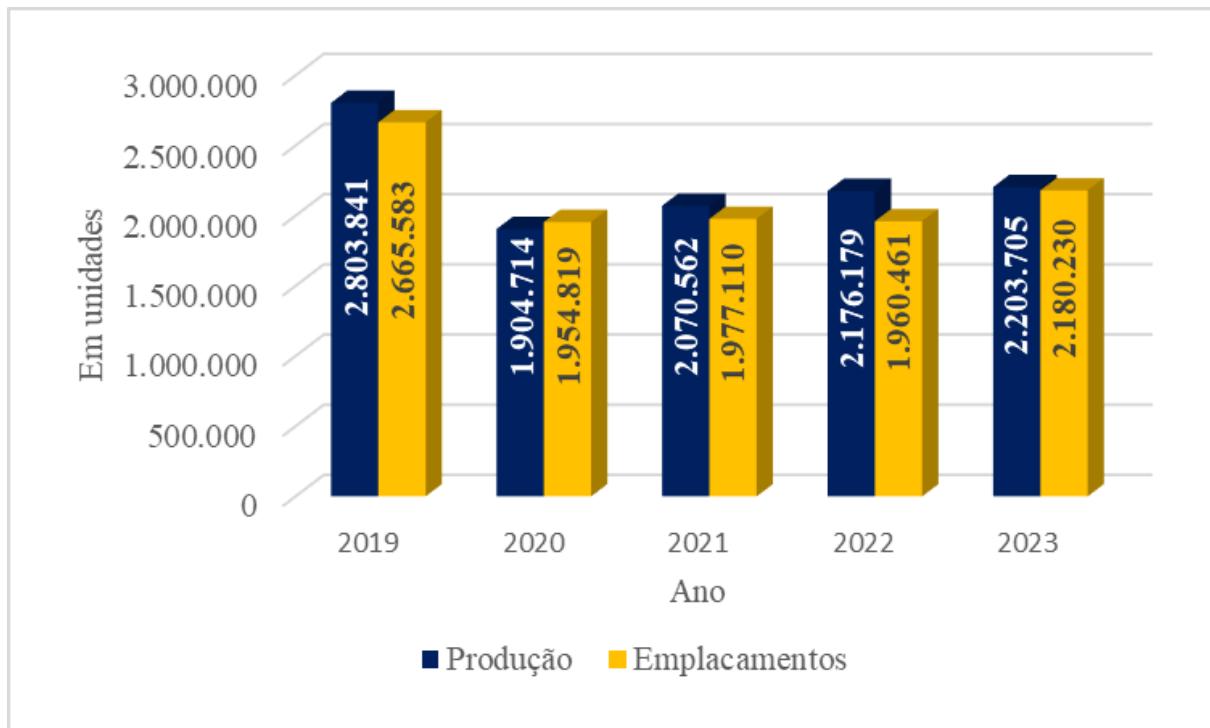
Fonte: Adaptado pelo autor. Dado oriundo de DIEESE, 2021<sup>3</sup>

No ano de 2020, durante o período analisado (2019-2023), foi o único momento em que o número de emplacamentos superou o de produção. Esse fenômeno pode ser explicado pelo impacto da pandemia de Covid-19, que resultou na interrupção drástica das atividades das fábricas, gerando estoques devido aos excedentes de produção acumulados.

Com o isolamento social e a suspensão de atividades consideradas não essenciais, a produção automotiva no Brasil e no mundo sofreu uma queda significativa, impactando diretamente o setor. Esse cenário, ilustrado acima de forma tabular, será representado graficamente a seguir para permitir uma melhor visualização das tendências recentes entre emplacamentos e produção no setor automotivo nacional.

**Gráfico 1 - Produção e Emplacamento de automóveis e comerciais leves**

<sup>3</sup>“A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”, DIEESE, 01 jul. 2021, disponível em: <https://www.DIEESE.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.html> - Acesso em out. 2024.



Fonte: Adaptado pelo autor. Dado oriundo de DIEESE, 2021<sup>4</sup>

Dando visibilidade ao mercado de veículos de aluguel, é essencial compreender como a transformação tecnológica impacta diretamente o setor, especialmente no contexto das plataformas digitais e da uberização. Destaca-se que o movimento iniciado pela Uber foi possível pela capacidade de maximizar as informações de computadores, agora sob o uso dos celulares. Isso evidencia a transferência de grandes quantidades de informações e a capacidade de armazenamento nos aparelhos de uso comum de milhares de pessoas ao redor do mundo.

O aumento na capacidade de processar, coletar, armazenar e analisar dados foi tão significativo que o custo, que era de onze dólares por gigabyte em 2000, caiu para dois centavos de dólar em 2016 (Slee, 2017, p.10).

Essa mudança permitiu que as plataformas digitais se tornassem viáveis economicamente, possibilitando o crescimento exponencial de serviços como transporte e delivery. A análise do setor de locação de veículos evidencia a evolução do mercado, como mostrado na Tabela 1. Essa tabela apresenta os dados de emplacamentos anuais e a

<sup>4</sup>“A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”, DIEESE, 01 jul. 2021, disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.html> - Acesso em out. 2024.

participação do setor de locação no total de veículos licenciados no Brasil entre 2018 e 2022. Ela reflete a importância crescente das locadoras, que se consolidaram como uma alternativa essencial para motoristas que dependem de veículos alugados para trabalhar em plataformas digitais.

**Tabela 3 – Emplacamentos - Brasil no período de 2018 a 2022**

<b>EMPLACAMENTOS - BRASIL<sup>5</sup></b>					
<b>Automóveis e comerciais leves</b>					
<b>Em unidades</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Emplacamento anual do setor</b>	412.453	541.346	360.567	441.858	590.520
<b>Variação anual</b>	14,7%	31,2%	-33,4%	22,5%	33,6%
<b>Total de emplacamentos no Brasil*</b>	2.475.338	2.665.583	1.954.819	1.977.110	1.960.462
<b>Participação do setor no total de emplacamentos</b>	19,0%	20,4%	18,5%	25,5%	30,1%
(*) Licenciamento total de autoveículos novos					
Fontes: DENATRAN, SERPRO, ANFAVEA					

De acordo com os dados acima, pode-se entender que o fenômeno aqui descrito é fruto da observação de uma dimensão espacial que marca a paisagem urbana, como a do Rio de Janeiro, e que reflete o impacto do setor de locação na dinâmica do mercado veicular. As locadoras desempenham um papel crucial na intermediação entre os motoristas e o mercado de trabalho por plataformas. É cada vez mais comum ver entregadores em bicicletas com mochilas de cores variadas, representando empresas como Ifood, Rappi e a extinta Uber Eats. No Rio de Janeiro, as "laranjinhas" (bicicletas alugadas do Itaú) são exemplos de como a mobilidade urbana foi remodelada. Inicialmente usadas para lazer e transporte ecológico, essas bicicletas passaram a ser ferramentas de geração de renda, reforçando a transformação dos espaços urbanos pelas plataformas digitais.

<sup>5</sup>Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos (ABLA), 2023. Disponível em: <https://www.virapagina.com.br/abla2023/>. Acesso em: 12 de setembro de 2024.

As plataformas flexibilizam as malhas viárias, criando "malhas virtuais" desenhadas pelos algoritmos e controladas por tecnologia. Como destaca Motta Júnior (2019), essas empresas, por intermédio de seus algoritmos, materializam alterações no espaço físico urbano, inserindo os aluguéis como mais uma forma de precarização do trabalho digitalizado. Essas empresas-plataforma, como Uber, não precisam ser donas dos meios de produção, mas controlam os meios sociais de produção, utilizando aplicativos para viabilizar o transporte de passageiros em larga escala. Isso evidencia que os motoristas, ao não possuírem seus meios de produção (veículos próprios), recorrem aos aluguéis como única alternativa para exercerem suas atividades. Conforme Harvey (2018), as transformações tecnológicas são inerentes ao capital, atuando como pilares que recriam novas formas de inserção no mercado. Isso permite que motoristas e entregadores, através de veículos alugados, participem da economia digitalizada, mesmo em condições de trabalho precarizadas. Estudos recentes da AMOBITEC<sup>6</sup>, em parceria com o CEBRAP<sup>7</sup>, revelaram dados inéditos sobre a remuneração e a jornada de trabalho de motoristas e entregadores.

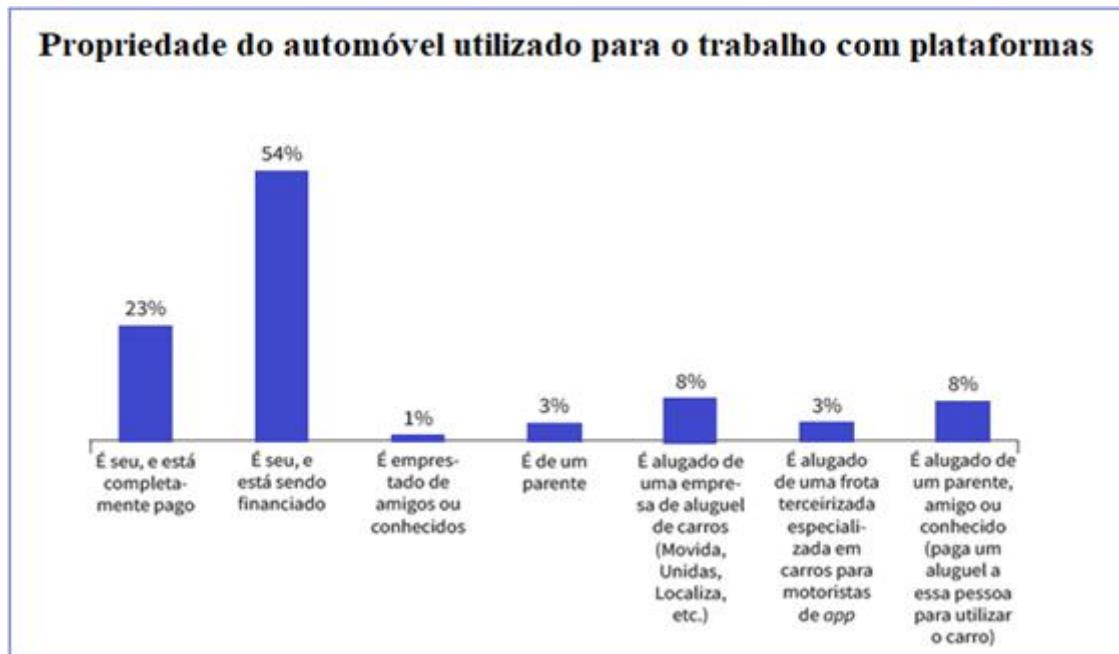
Essas informações, antes restritas, demonstram a relevância dos aluguéis no mercado de trabalho digital, permitindo uma análise aprofundada das condições em que esses trabalhadores desempenham suas atividades. Conclui-se que o mercado de locação para motoristas de aplicativos reflete uma nova dimensão da economia digital, marcada por desigualdades espaciais, precarização do trabalho e avanços tecnológicos que moldam os espaços urbanos e o mercado de trabalho.

---

<sup>6</sup> AMOBITEC (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia).

<sup>7</sup> CEBRAP (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento).

Gráfico 2 – Relação percentual da propriedade do automóvel utilizado para trabalho



Fonte: Survey, 2022

Ao olhar para a natureza da propriedade veicular, pode-se perceber a partir da leitura do gráfico acima, uma distinção entre a propriedade particular e os aluguéis. Dentro da ótica de “bem próprio”, apenas 23% possuem o bem quitado, enquanto mais da metade (54%) possui uma pendência por financiamento do veículo. A divisão entre “bens quitados” e “bens financiados” não é algo novo, mas o que chama mais atenção é a caracterização dos aluguéis como forma única para muitos motoristas exercerem o trabalho em aplicativo.

Com isso, observa-se uma divisão entre aqueles que usam de veículos próprios (quitados ou não), que juntos representam 77% dos motoristas de aplicativos, e uma parcela de outros 23% dos motoristas em aplicativo que dependem dos aluguéis. Em linhas gerais, o motorista de aplicativo ou faz uso de um veículo próprio, ou utiliza das modalidades de financiamentos e aluguéis para poder trabalhar. Vale ressaltar, que cerca de 30% dos emplacamentos veiculares no país são feitos pela locação de veículos, seja ele de natureza terceirizada, turismo de lazer, ou turismo de negócios, como mostra a tabela abaixo.

**Tabela 4 – Distribuição percentual da utilização da frota de veículos alugados no período de 2018 a 2022**

Participação na frota	2018	2019	2020	2012	2022
Terceirização	58%	52%	52%	52%	52%
Turismo de Lazer	23%	27%	26%	32%	32%
Turismo de Negócios	19%	21%	22%	16%	16%

Fonte: ABLA, 2023<sup>8</sup>  
 Nota: As estatísticas de participação dos veículos da frota (totais dos nichos de terceirização e aluguel diário) estão baseados em pesquisa feita pela ABLA, por amostragem, junto aos associados, com o uso desses resultados em conjunto com os dados públicos das empresas de capital aberto do segmento.

Diante dos dados apresentados, elucida-se a relevância desse estudo tendo nos aluguéis o objeto desta pesquisa. No decorrer deste trabalho, foi possível enxergar as problemáticas e desdobramentos que os aluguéis imbuem na atividade de trabalho dos mesmos. Isso é verificado, muitas vezes, na locação de veículos, na qual configura-se como o reforço positivo da atividade, uma forma mais econômica e de certa forma, socialmente e ambientalmente mais interessantes. Como foi feito pela economia compartilhada, como difusora de trocas justas de ganhos e, moralmente, respeitando os envolvidos, até ser agregada aos capitais de riscos e investidores vorazes.

Junto aos entregadores por aplicativos, os aluguéis representam uma porcentagem menor na forma de como esses exercem suas atividades de trabalho (Tabela 2). Apresentam apenas 5% de todos os entregadores. Porém, ao identificar a natureza de veículos próprios em 88%, pode-se expandir para o universo de formas distintas de aluguel em: 1) as motos (emprestadas de amigos ou conhecidos 2%), 2) (de parentes 4%) e 3) (de frota terceirizada 1%). Quando somadas as percentagens, os aluguéis representam uma fatia de 12% da propriedade das motocicletas, conforme demonstram os dados abaixo, na tabela 5.

**Tabela 5 - Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas**

Propriedade da motocicleta	%
Própria	88%
Alugada	5%
Emprestada (de amigos ou conhecidos)	2%
É de um parente	4%
É de uma frota terceirizada	1%

<sup>8</sup>Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos (ABLA), 2023. Disponível em: <https://www.virapagina.com.br/abla2023/>. Acesso em: 12 de setembro de 2024.

Fonte: Survey, 2022

É importante destacar que diferente dos carros, as naturezas próprias das motocicletas não se distinguiram entre quitadas ou financiadas, o que certamente, não extingue a possibilidade de uma parcela significativa de financiamentos. Assim como, num primeiro momento, entendeu-se a ideia da “economia colaborativa” com visões apenas positivas, verificada por Howe (2006), vê-se inicialmente nos aluguéis a possibilidade de exercer uma atividade econômica, por meio das plataformas, isto significa, que há também, a perspectiva de olhar o lado “positivo” dos aluguéis dos veículos dos motoristas parceiros e entregadores.

Considerando-se a “economia” (exposição a acidentes, degradação, custos com conservação e manutenção), pois dessa forma não precisam usar seus próprios veículos ou comprá-los, e sim alugá-los como solução mais econômica, viável e mais um reforço de positivar o crowdsourcing. Uma maneira de compartilhar veículos já existentes, que porventura estejam parados à espera da procura para locação.

### **1.3    Uma apresentação das empresas de locação e o setor no país**

O presente trabalho elencou como vias de delimitação as empresas de locação que seriam modelos para o desenvolvimento da pesquisa. A escolha foi pelas empresas Movidas, Localiza e Unidas, que juntas, têm grande representatividade no setor, principalmente, no que tange à cidade do Rio de Janeiro.

Dentro do site das empresas Uber e 99, encontram-se outras empresas que também funcionam como locatárias e têm parcerias diretas com os aplicativos. Contudo, a fim de delimitação, foi priorizado: o tempo disponível, a representatividade delas no mercado nacional, principalmente, no que se refere à cidade do Rio de Janeiro e material bibliográfico das empresas. Por isso, as mesmas supracitadas foram destacadas para este estudo.

A Localiza surgiu em 1973, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Contava com seis fuscas e financiados. Já em 1979, estava presente em cidades do Nordeste (São Luís, Salvador e Fortaleza) e no Rio de Janeiro. Três anos após, já estava presente nas principais capitais do país. Em 1981, já liderava o número de agências no mesmo.

Em 1991, a empresa criou a Seminovos Localiza, empresa que revenderia os carros depois de algum tempo de uso. Em 2005, ela entra para o mercado de capitais com ações, negociando um pacote em torno de R\$ 156,8 milhões de reais. Em 2020, a pandemia representou um grande desafio, uma vez que, as locações caíram abruptamente, pois foram atingidas as atividades, tanto dos aluguéis de turismo, compra de seminovos, quanto a locação para motoristas de aplicativos.

Em 2023, no aniversário de 50 anos, a empresa expressa “657.612 carros e uma rede de 616 agências no Brasil, 10 no México e 86 em outros 5 países da América do Sul”<sup>9</sup> Atentos ao mercado de aluguéis de veículos para motoristas de aplicativos, a Localiza cria um produto novo (uma subsidiária), a Zarp Localiza, que contém agências exclusivas no país para atender aos motoristas de aplicativos. Como, por exemplo, na unidade do Rio de Janeiro a agência Barra da Tijuca.

**Tabela 6 - Agências ZARP Localiza distribuídas pela Brasil**

Unidade	Estado	Endereço
SP Barra Funda	SP	Rua Robert Bosch, 611, PQ Tomas Edson - São Paulo/SP
SP Giovani Gronchi	SP	Av. Alberto Augusto Alves, 50, Vila Andrade - São Paulo/SP. Dentro do Carrefour
SP Imigrantes	SP	Rua Ribeiro Lacerda, 940, Bairro Bosque da Saúde - São Paulo/SP. Dentro do Carrefour
SP Tatuapé	SP	Av. SalimFarah Maluf, S/N, Complemento: Parte, Bairro: Tatuapé - São Paulo/SP. Dentro do Carrefour
SP Tietê	SP	Av. Morvan Dias de Figueiredo, nº 3.177, Vila Guilherme - São Paulo/SP. Dentro do Carrefour
SP Campinas	SP	Rua João Carlos Nougues, 1487 - Jardim do Lago, Campinas/SP
SP Guarulhos	SP	Rua Benjamin HarrisHunnicutt, S/N, Vila Rio de Janeiro - Guarulhos/SP. Dentro do Carrefour
SP Osasco	SP	Av. Autonomistas, 1542, Bairro: Vila Yara - Osasco/SP. Dentro do Carrefour

<sup>9</sup>“Histórico”, Localiza&co, 2023 Disponível: <https://ri.localiza.com/a-companhia/historico/> - Acessado em outubro/24.

Unidade	Estado	Endereço
SP São Bernardo	SP	Av. Senador Vergueiro, 2000 - Jardim Tres Marias, São Bernardo do Campo/SP. Dentro do Carrefour
SP São Vicente	SP	Av. Prefeito José Monteiro, nº1045, Jardim Independência - São Vicente/SP. Dentro do Carrefour
PR Curitiba	PR	Atacadão - BR 116, nº10.000, Jardim Botânico. Piso do estacionamento coberto. Curitiba/PR
RS Porto Alegre	RS	Av. Sertório, 6600- Sarandi, Porto Alegre/RS
RJ Barra de Tijuca	RJ	Av. das Américas, 5150 - Barra de Tijuca, Rio de Janeiro/RJ. Dentro do Carrefour
MG Pampulha	MG	Av. Presidente Carlos Luz, 4055, Ouro Preto, Belo Horizonte/MG. Dentro do Carrefour
MG Contagem	MG	Km 3, Rod. Fernão Dias - Contagem/MG. Dentro do Carrefour
GO Goiânia	GO	Av. Padre Orlando de Moraes, S/N - Jardim Atlântico, Goiânia/GO
DF Taguatinga	DF	Rua 420, QS3 EPCT - Atacadão Taguatinga/Brasília (DF).
MA São Luís	MA	Rio Anil Shopping - Av. São Luís Rei de França, 8 - Turu, São Luís/MA
PA Belém	PA	Shopping Metrópole Ananindeua. Rod. BR 316, Km4, nº4.500, Ananindeua/PA. Estacionamento térreo
AM Manaus	AM	Av. Djalma Batista, nº 276 - Flores Manaus/AM. Dentro do Carrefour
BA Salvador	BA	Rod. BR-324, 1084 – Cabula, Salvador/BA
CE Fortaleza	CE	Av. Luciano Carneiro, 1131, Parreão, Fortaleza/CE. Dentro do Carrefour

Fonte: Informações retiradas de <https://zarp.localiza.com/faq/zarp-localiza>

A distribuição das agências da Zarp, evidentemente, tem uma expressiva ocupação em São Paulo, mas nota-se, que na cidade do Rio de Janeiro, a empresa concentrou-se em única unidade na região da Zona Oeste, na Barra da Tijuca. Fato esse não isolado, o que demonstra uma vocação desta região como atrativa para exercer a atividade de motorista de aplicativo.

Além disso, o motorista terá que se dirigir à Barra da Tijuca, área reconhecidamente em expansão na cidade, desde a década de 1970, pois todas as locadoras pesquisadas têm ao menos uma unidade na região e especificamente a Zarp Localiza, apresenta apenas a localidade como alternativa para a locação para motoristas de aplicativos, como apresenta a tabela 1.

A empresa Unida surgiu em 1973 e passados seus 50 anos, é uma grande empresa no mercado “com mais de 4 mil colaboradores, mais de 100 mil ativos e mais de 200 pontos de atendimento, entre lojas de aluguel e venda de seminovos, temos orgulho da nossa crescente presença nacional”.<sup>10</sup>

A empresa tornou-se uma das maiores em “valor de mercado da empresa no levantamento foi de US\$ 1,2 bilhão, o que nos colocou na 21ª posição no ranking,”<sup>11</sup> segundo Agência Brandz. A Unidas também tem um produto exclusivo para motoristas de aplicativos, chamada de Unidas Driver. Assim como a Zarp Localiza, atua em distribuição diferente ao que se dispõe a empresa de locação tradicional para os outros fins (Unidas).

A terceira empresa em estudo é a Movidas, que nasceu em 2006, em São Paulo. Bem mais nova que as demais, apresenta uma expansão significativa no mercado brasileiro. Em 2016, tinha uma frota de 64.223 carros e 243 pontos de atendimento. Dados de 2021 representam 285 pontos de atendimento e mais de 186 mil carros. Assim como as demais, também possui um produto exclusivo para motoristas de aplicativos a “Movidas -Motorista de App”. Não por acaso, dado às três empresas: Localiza-Zarp, Unidas Driver e Movida-Motoristas de aplicativos. Todas elas têm lojas físicas na Barra da Tijuca, tanto para a locação mais comum, como para a modalidade destinada à motorista de apps.

Sendo assim, esse olhar é mais uma das formas de percepções de como as empresas usa os espaços urbanos, de acordo com seus ordenamentos de interesse, o que sobrepõe qualquer interesse das pessoas (o cliente), ou as próprias questões do tecido urbano e da engenharia de tráfego das urbes. Muito mais que uma nova ocupação de trabalho (alugar

---

<sup>10</sup>“50 anos da Unidas: uma jornada de inovação e conquistas!”, Unidas, 2023. Disponível em: <https://blog.unidas.com.br/50-anos-da-unidas/> - acessado em 10/10/2024.

<sup>11</sup>“Unidas é considerada 21ª marca mais valiosa do Brasil no ranking BrandZ”, Unidas, 2024. Disponível em: <https://blog.unidas.com.br/unidas-ranking-brandz/> - acessado em 10/10/24.

carros para dirigir em aplicativos), essa vertente cria novas espacialidades dentro da dinâmica urbana.

Esses fatores estariam por trás da consolidação da região da Zona Oeste e, fundamentalmente, do bairro da Barra da Tijuca, o que justificaria o fato das três empresas apresentarem unidades de locação na região. De forma retórica, algumas observações podem ser o ponto para esse ordenamento das referidas empresas:

- 1) Trata-se da região (zona oeste) que ocupa 70% da área da cidade;
- 2) A oferta de lazer: shoppings, praias e os condomínios fechados são fatores de acumulação de moradores e transeuntes que usufruem do bairro;
- 3) A região concentra hoje 41% do total de população da cidade;
- 4) É uma área, ainda, em plena expansão, enquanto a cidade de 2000-2013, cresceu 36,6% em área construída, a zona oeste cresceu 80% segundo dados da Agência Brasil<sup>12</sup>;
- 5) Além da área construída a população cresceu 7,9% da cidade e 16,8% da zona oeste, o que corresponde por cerca de 80% do crescimento. Segundo dados do censo carioca de 2010<sup>13</sup>, somente a Região da Barra da Tijuca, possui 166.936 mil domicílios e população ocupados (totais particulares).

Segundo a nota técnica do DIEESE: “A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”.<sup>14</sup> Elabora já em seu título a crise do setor, tomando como referência um processo de desindustrialização, ou seja, o setor que por anos não só no Brasil, mas também no mundo, gerou prenúncios de renovação econômico-social, como se intitulava o modelo de acumulação fordista, ou posteriormente, o modelo flexível toyotista, que levava na vanguarda das transformações tecnológicas e econômicas, o nome de montadoras automobilísticas.

<sup>12</sup>“Imensa e desigual, zona oeste é 70% do Rio e tem 41% da população”, Agência Brasil, 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-10/imensa-e-desigual-zona-oeste-e-70-do-rio-e-tem-41-da-populacao#:~:text=Composta%20por%2043%20bairros%2C%20a,que%20mais%20cresce%20em%20popula%C3%A7%C3%A3o.> – Acessado em: outubro/2024.

<sup>13</sup>“População e Domicílios (total e particulares ocupados)”, SIURB-RJ, disponível em: <https://siurb.rio/portal/apps/dashboards/e5cefe191fb34084ae408c2aea1dde6f> - Acessado em outubro/2024.

<sup>14</sup>“A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”, DIEESE, 01 jul. 2021, disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.html>. - Acesso em out. 2024.

Segundo Harvey (2013), na transição dos anos de 1960-70 havia uma mudança em curso do processo fordista de acumulação para o eixo de industrialização do sudeste asiático, casos como o do Japão, que despontaria como um eixo econômico importante durante as décadas seguintes. Diante da transição toyotista, as montadoras sempre estiveram ligadas às inovações tecnológicas e sociais como um todo.

A nota do DIEESE se divide, no primeiro momento, na realidade econômica brasileira, que permite entender o contexto nacional frente ao mercado automotivo, e logo em seguida, estabelece um olhar para a crise do setor, destacando o intervalo recente (2010-2019) e compreendendo o início do período pandêmico de 2019. A última parte elabora um dos grandes problemas do setor “guerra fiscal”.

Apesar desse processo relativamente rápido de industrialização, a produção nacional entrou em crise a partir de 1980, com maior intensidade em dois períodos distintos (DIEESE, 2023. Pág 2).

O setor consequentemente foi impactado pelas décadas seguintes. A reestruturação monetária com o Plano Real, mostra-se positiva em atrair a entrada de investimentos da moeda dólar a nível nacional. Em meados dos anos de 1990, o país apresentava melhorias quando comparado aos ares tenebrosos da década anterior. O governo Lula (2003-2011) trouxe aquecimento ao mercado interno brasileiro, através de programas sociais, como “Minha casa, minha vida” e os investimentos no setor agropecuário brasileiro.

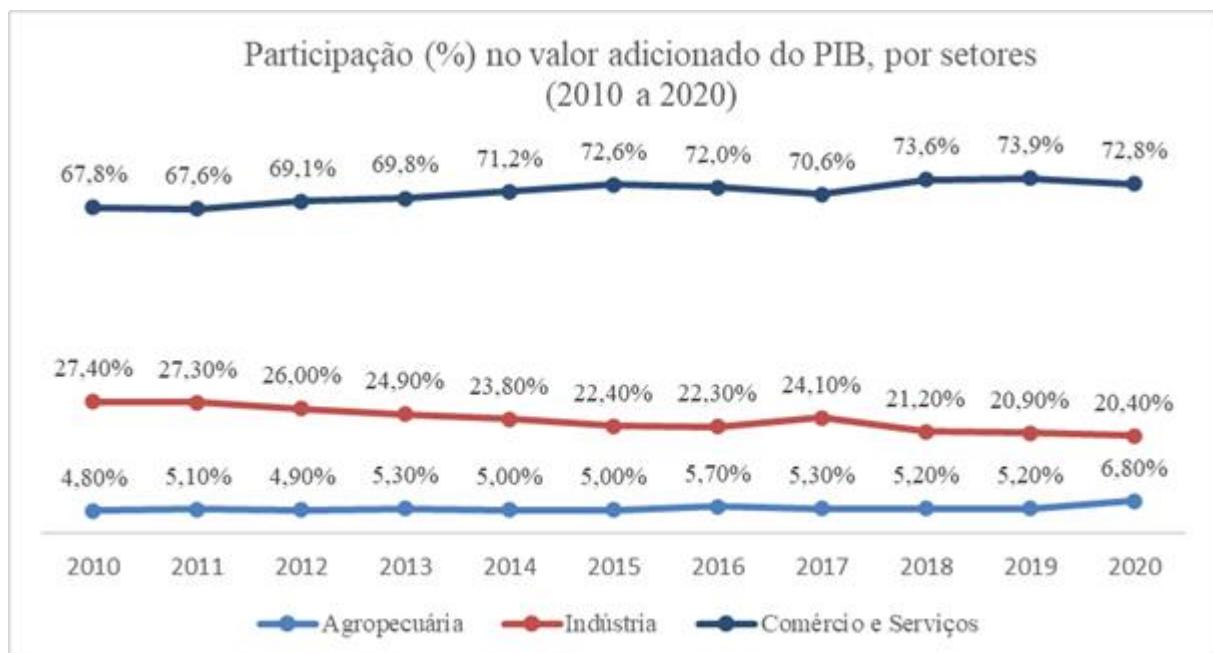
Durante o período de 2008, a crise que começava nos EUA parecia não atingir o mercado brasileiro, uma vez que, o mercado interno estava aquecido, linhas de créditos expandidas, que garantiram a estabilidade brasileira, por hora.

A desindustrialização brasileira não se deu exclusivamente pelo setor automobilístico, mas posicionou-se em vários elementos, como uma recondução de investimentos no setor primário, insucessos dos setores da construção civil, principalmente a partir dos escândalos de corrupção, como deflagrou a Operação Lava Jato, que investigou diversas vantagens indevidas entre público (governo) e as empresas da construção civil (privado). Além disso, perdas significativas dos setores como, por exemplo, o de petróleo, que colocam em dúvida o crescimento industrial nacional. O gráfico3 da participação do valor do PIB, em setores de

2010-2020, demonstra a queda constante da indústria no período desses dez anos apontados pelo estudo.

Por outro lado, os esforços do Brasil ao longo de décadas para o desenvolvimento da indústria, ainda que tenham apresentado resultados relevantes, não levaram o Brasil à condição de país protagonista no capitalismo, nem à superação sustentada da pobreza e redução das desigualdades internas, sociais e econômicas'. (DIEESE, 2023. pág.5)

**Gráfico 3 – Valor do PIB, por setores de 2010 a 2020.**



Fonte: DIEESE (2021)<sup>15</sup>

O gráfico acima elucida a participação do PIB por setores e mostra as quedas consecutivas de participação de (2010-2020) da indústria brasileira. Acompanha-se nesse processo, a concorrência internacional de países com uma industrialização mais plural, como ocorre com o EUA, a Alemanha e a China. Além disso, o país não está inserido na principal rota e eixo dos países estratégicos dos setores produtivos industriais.

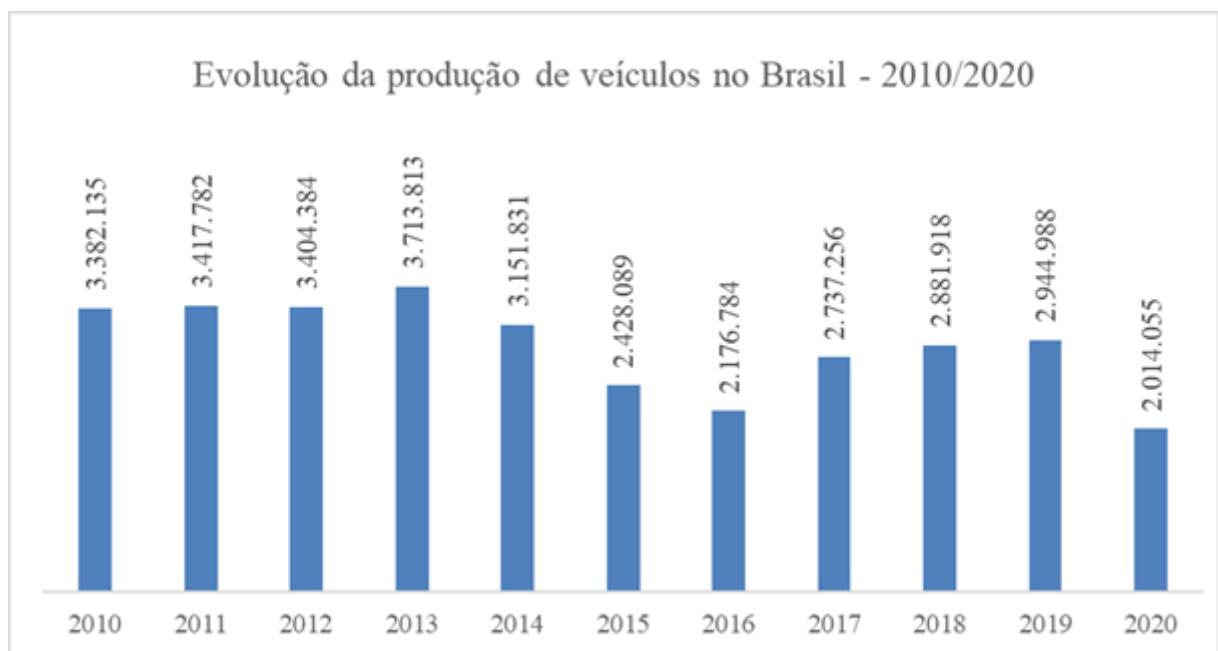
Consoante o Dieese, o Brasil se posiciona no intervalo de 2000-2020 como entre os dez países que mais produziam carros no mundo. Em 2019, possuía o sexto maior mercado

<sup>15</sup>“A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”, DIEESE, 01 jul. 2021, disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.html>. - Acesso em out. 2024.

consumidor do mundo. Apesar disso, a forte presença nacional não era correlata à produção para fora. Isso quer dizer, que qualquer variação interna econômica abalaria o setor por inteiro.

As flutuações ao longo dos anos de 2000-2020 do setor estão inclusas: 1) Dependência do consumo interno 2) Superávits notórios, de 2010-2013 e posteriormente, acompanhada pela primeira vez, a queda de produção trienal no setor, em sua história, como aponta o gráfico abaixo.

**Gráfico 4 – Evolução da Produção de Veículos no Brasil**



Fonte: DIEESE (2021)<sup>16</sup>

[..]em 2020 - e a retração do crédito disponível para o setor são fatores muito relevantes. Outros fatores de importância foram a elevação dos preços dos automóveis - em grande medida decorrente da obrigatoriedade de instalação do airbag e do sistema de freios ABS, além do restabelecimento de tributos sobre o preço dos veículos e alterações significativas no câmbio. (DIEESE, 2023. Pág.11)

Em linhas gerais, a dificuldades de créditos, posteriormente a 2013, a retração do mercado de trabalho, a pior recessão do PIB entre 2015-16 e as instabilidades políticas de 2014-2015 formam os fatores que comprometem o futuro do setor, que já acompanhava oscilações, como aponta o gráfico 4 (acima) e pontua o DIEESE:

<sup>16</sup>“A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim”, DIEESE, 01 jul. 2021, disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2021/notaTec259desindustrializaSetorAutomotivo.html>. - Acesso em out. 2024.

A retração do mercado interno persiste como fator central do agravamento da crise, pois a capacidade produtiva do setor foi aumentada justamente para atender a esse mercado. Em 2013, a expectativa de vendas era de quatro milhões de veículos, volume distante de ser reestabelecido, considerando-se o patamar registrado de 2,7 milhões de unidades, em 2019 (DIEESE, 2023, pág.12).

Enquanto algumas montadoras enfrentam problemas, tanto de matéria primas, como um enfraquecimento do mercado veicular, de forma geral no país, o setor de aluguel vem crescendo constantemente como aponta os dados da ABLA 2024. o setor continua sendo responsável por mais de 30% das compras de veículos no país. Uma posição robusta frente a capacidade de compra acima de 500 mil veículos anuais.

Em 2023, as locadoras chegaram ao faturamento bruto de R\$ 44,9 bilhões, o que representou um avanço de 22% na comparação com o faturamento do ano anterior). O setor parece viver uma crescente sem igual, neste mesmo estudo, por exemplo, foi incrementada a participação dos carros elétricos no setor de locação que vem crescendo também. (ABLA, 2024, p 2).

Recentemente, uma modalidade vem ganhando força no setor, que são os carros por assinaturas, que podem ter uma periodicidade de meses, em média a dois anos. Essa categoria tem sido uma saída para muitas pessoas que estão trocando os financiamentos, ou que já tenham carros próprios por esses custos, como representado na tabela abaixo. Vale aqui ressaltar, que essa modalidade está mais adequada às pessoas: particulares e não a motoristas por aplicativos.

**Tabela 7 - Custos dos Carros por assinaturas x carro financiado x carro a vista**

Itens de comparação	Carro por assinatura	Carro próprio financiado	Carro próprio à vista
Entrada	R\$ 0,00	Você paga	R\$ 0,00
Valor financiado (com juros)	R\$ 0,00	Você paga	R\$ 0,00
Oportunidade de capital	Você tem	Você tem	Não tem
Documentação	R\$ 0,00	Você paga	Você paga
Seguro	R\$ 0,00	Você paga	Você paga
Manutenção	R\$ 0,00	Você paga	Você paga
Emplacamento	R\$ 0,00	Você paga	Você paga
Depreciação	Locadora paga	Você paga	Você paga

Fonte: ABLA, 2024<sup>17</sup>

<sup>17</sup>Anuário Brasileiro do Setor de Locação de veículos, ABLA, 2024, disponível em: <https://www.virapagina.com.br/abla2024/144/>- acessado em outubro de 2024.

Jeff Howe, em seu livro *O Poder das Multidões* (2006), foi pioneiro ao explorar a "Economia Compartilhada", um conceito que reconhece o potencial de novos nichos de mercado. Sua obra antecipou o impacto de plataformas digitais, como Uber e Airbnb, na reorganização das relações econômicas e sociais. Howe enxerga essas plataformas como catalisadoras de uma economia baseada em trocas, inicialmente idealizadas como mais justas e sustentáveis. No entanto, como discutido por Slee (2017), a prática revela contradições, expondo desigualdades e precariedades inerentes a essa "nova economia".

Harvey (2013) contribui com uma análise fundamental do espaço e tempo como categorias indissociáveis na compreensão das dinâmicas capitalistas. Sua abordagem permite observar como as plataformas digitais, ao reorganizarem territórios, criam novas formas de controle e exploração. A visão de Harvey é complementada por Tozi (2018), que destaca as escolhas estratégicas das empresas em função de fatores históricos, como economias de aglomeração e deficiências nos transportes públicos, moldando as ações territoriais dessas plataformas.

Os dados extraídos de fontes como o site da Uber (2024) e anuários da ABLA (2023) ilustram como o setor de locação se tornou um componente vital para a operação das plataformas. A locação, apresentada como solução prática para motoristas sem veículos próprios, se insere em uma lógica de capitalização onde o controle dos meios sociais de produção supera a posse dos meios físicos. Conforme Motta Júnior (2019), essa característica redefine o papel do capital no setor, transformando os trabalhadores em prestadores de serviço autônomos e transferindo a eles custos e riscos.

A pandemia de Covid-19 acelerou as transformações já em curso no mercado, como a ampliação da dependência por veículos alugados devido à redução de produção e estoques excedentes. Esse contexto se conecta à hipótese de Tozi (2018), que analisa a territorialização estratégica das empresas de aplicativos, considerando condições socioespaciais específicas que influenciam a expansão e sucesso dessas plataformas em países como o Brasil.

Por fim, as contribuições de CEBRAP (2023) e AMOBITEC reforçam a importância da análise crítica de dados inéditos sobre jornadas e remunerações. Essas informações destacam a precariedade das condições de trabalho, onde motoristas e entregadores, muitas vezes, assumem custos que os colocam em situações de vulnerabilidade, reafirmando a complexidade e as desigualdades do capitalismo de plataforma.

## 1.4 Impactos Socioespaciais da Uberização

A uberização não apenas precariza o trabalho, mas também reconfigura os espaços urbanos. Harvey (2013) destaca que o capitalismo utiliza o espaço como ferramenta para expandir suas fronteiras, promovendo o que ele chama de "compressão espaço-tempo". No caso das plataformas digitais, essa dinâmica é evidente na forma como elas moldam fluxos de mobilidade e intensificam as desigualdades socioespaciais.

Tozi (2018) observa que as plataformas criam "desigualdades algorítmicas urbanas", privilegiando áreas centrais e nobres enquanto marginalizam regiões periféricas. Essa lógica é reforçada pelas locadoras, que concentram suas unidades em áreas economicamente mais favorecidas, obrigando motoristas de regiões periféricas a percorrer grandes distâncias para alugar veículos.

Além disso, as cidades passam a ser organizadas não apenas em função de necessidades humanas, mas também de algoritmos que aperfeiçoam lucros corporativos. Como resultado, o espaço urbano se torna mais fragmentado e excludente, dificultando a mobilidade e o acesso a serviços essenciais para populações vulneráveis.

De certo os aluguéis trazem para o cotidiano citadino mais veículos e organizam novas rotas e fluxos veiculares no trânsito das cidades. A “Tropicalização” dos aplicativos cria condições unas das desafios das cidades e do espaço urbano brasileiro. Existe neste momento uma dualidade da precária situação dos transportes das cidades e as suas ineficiências e a necessidade dos motoristas de aplicativos exercerem suas funções, mesmo que tenham que recorrer aos aluguéis. O crescimento das plataformas de transportes como a UBER e 99, consolidara-se em meio às dificuldades de locomoção dentro das cidades.

Antes mesmo de se pensar sob a ótica do trabalho dos motoristas que alugam veículos é preciso entender que existe uma crise do trabalho e emprego, bem como o espaço urbano passa a servir os aplicativos e não ao contrário. Dessa forma os apps deixam de ser “facilitadores” de uma vida urbana e tomam o lugar de meios exploratórios da economia da cidade. Como comenta Tozi (2023), “Afinal as tecnologias são intermediárias que facilitam ou dificultam as maneiras pelas quais as pessoas e os lugares se comunicam e se reproduzem” (Tozi 2023 p.17.).

Reconhecer as plataformas como meios sociais por onde acontecem compras de comidas (*deliveries*), transportes de pessoas (Uber e 99), ou até mesmo as mídias sociais

como Instagram e WhatsApp, por onde se intermédias relações interpessoais, não é difícil. Assim como não seria exagero encarar as empresas que se utilizam de plataformas como novos modais, bem como os ônibus, metros, trens, ou táxis, entre outros.

De fato, a transformação permeada pelas empresas de app se dá pelas mochilas: vermelhas dos iFood, placas luminosas da Uber dentro dos carros e de forma mais associativa, ocorre na intermediação da fala, do senso comum: você vai de carro, de ônibus? – Não vou de Uber!

A presença espacial se dá dentro da dinâmica do tempo, e como associa Harvey (1992), ocorre na compressão do espaço e tempo. Isto quer dizer as transformações tecnológicas e as aplicações dependem do meio físico para sobreviverem, ou melhor, para existir e se materializarem e com o decorrer do tempo as transformações estão cada vez mais rápidas.

Essas curvas de desenvolvimento tecnológico com pontos de rupturas são vistas por Castells (1999) como quebras de paradigmas da tecnologia, dado este ponto em Harvey (1992), ocorre a compressão do espaço do tempo e a indissociação do espaço como categorias de análises.

As grandes cidades, centros urbanos, agora são moldadas como centros algoritimizados. Espaços da contradição dos avanços tecnológicos e digitais e reprodução das diferenças socioespaciais de acesso a tecnologia, como propriamente dos seus usos (oligopolização por parte de grandes empresas ou grupos)<sup>18</sup> ou integrantes da formação de empregos deliberadamente fragilizados, pelas inseguranças constitucionais trabalhistas, como vem sendo caracterizado os empregos nas plataformas de *deliveries* ou de transportes, tais como Uber e 99.

A estrutura que se molda a plataformação da economia vem sendo composta por alguns balizadores, tais como a internet e os smartphones, sem estes as estruturas para as plataformas e aplicativos nem existiriam. Para isso foi necessário a proliferação destes

---

<sup>18</sup>Nesta nova fase da economia digital, corporações globais multisectoriais realizam um uso intensivo da tecnologia da informação, dos dados e da internet, a exemplo do poder alcançado pelas integrantes dos grupos denominados como GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon e Microsoft) e NATU (Netflix, Alibaba, Tesla e Uber). Enquanto um setor transversal, com aplicações sobretudo nos serviços e nas telecomunicações, o dinamismo alcançado pelo capitalismo de plataforma estaria alcancendo-o ao posto de um novo modelo hegemônico (Tozi, 2023 p.50)

(internet e telefones) como bens comuns e de “fácil acesso<sup>19</sup>”. Traçando um paralelo, foi o que apontou Castells (1999) ao exemplificar os avanços das TICS (tecnologias da informação).

Através dos seus estudos Castells (1999), percebe que as bases da economia mundial estavam se voltando para Ásia numa fase após Segunda Guerra e mais do que isso estava se desenvolvendo na área eletrotécnica, com grande desenvoltura das telecomunicações e a *posteriore* as tecnologias da informação.

O ponto importante da sua teoria era reconhecer as bases necessárias que permeia toda a transformação recente (1960-1999), o que evidentemente permitiu a popularização das ferramentas de tecnologias da informação não só como meios dos grandes cientistas e pesquisadores, mas transformar as mesmas em – atualmente uso difundido de forma global, para todas as pessoas- essa difusão trouxe profundas transformações sociais e no setor de empregos e trabalho em escala global.

Como dito anteriormente a base das relações de emprego hoje como os empregos por plataformas foi fruto dos processos da globalização e popularização das ferramentas como TICS<sup>20</sup>.

As plataformas digitais, como Uber e 99, funcionam como mediadoras de um mercado que depende da informalidade para manter sua competitividade. Harvey (1992) argumenta que o espaço desempenha um papel crucial nesse cenário, pois as desigualdades espaciais são instrumentalizadas pelas plataformas para explorar mão de obra barata em áreas periféricas. Esse processo é reforçado pela compressão espaço-tempo, que permite às empresas operar em escala global enquanto mantêm estruturas locais de exploração.

---

<sup>19</sup>Elementos basilares da unicidade técnica característica da atual fase da globalização, a banalização de smartphones e a capilarização da internet conformaram as pré-condições exigida para a realização das dinâmicas do capitalismo de plataforma. Esses sistemas técnicos têm levado à digitalização de diferentes esferas da vida de relações, haja vista a difusão do uso de aplicativos. Condição e fator do capitalismo de plataforma, as novas tecnologias da informação e comunicação, combinadas às políticas de flexibilização trabalhista, vêm reconfigurando as relações de trabalho, redefinindo, consequentemente, nexos e crivos entre os circuitos da economia urbana (MONTENEGRO, 2020).

<sup>20</sup>“Entre as tecnologias da informação, incluo, como todos, o conjunto convergente de tecnologias em microeletrônica, computação, (software e hardware), telecomunicações/radiofusão, e optoeletrônica [...]. Além disso, diferentemente de alguns analistas, também incluo nos domínios da tecnologia da informação a engenharia genética e seu crescente conjunto de desenvolvimentos e aplicações [...]. Deve- se também ao fato de, nos anos 90, a biologia, a eletrônica e a informática parecerem estar convergindo e interagindo em suas aplicações e materiais e, mais fundamental, na abordagem conceitual, tópico merecedor de maior atenção ainda neste capítulo” (Castells 1999. p.67).



## 2. O ALUGUÉL COMO FORMA DE PRECARIZAÇÃO.

Neste capítulo, são apresentados os dados e análises sobre as locadoras de veículos e sua relação com os motoristas de aplicativos, destacando os custos e as estratégias de mercado. Apresentam-se os fatores que corroboram para a real precarização do trabalho dos motoristas de aplicativos.

Um aspecto central deste estudo é a análise dos custos econômicos associados ao aluguel de veículos. Estudos de caso, como o realizado por Motta Júnior (2019), revelam que os motoristas frequentemente enfrentam dificuldades para equilibrar as despesas com os ganhos provenientes das plataformas. A ausência de regulamentação agrava essa situação, permitindo que as locadoras e as plataformas definam unilateralmente as condições de uso, preços e parcerias.

Adicionalmente, serão complementadas as informações que enumeram os agentes que corroboram a compreensão da precariedade em torno da atividade motorista de apps, na modalidade aluguel.

Ao longo deste apresenta-se o cerne do trabalho e como os aluguéis se tornaram a única ferramenta para alguns motoristas, uma vez que muitos não possuem carro próprio ou não tem capital para investir num financiamento. Além do mais, é durante este capítulo que os elementos que justificam essa pesquisa são apresentados: os aluguéis como mais uma forma de precarização da atividade de motorista de aplicativo.

O primeiro aspecto que apareceu ao longo da pesquisa é o conjunto de custos do mercado automobilístico no país, o que gerou a necessidade no capítulo anterior de apresentar o cenário da crise ou como dita pela nota do DIEESE: a “desindustrialização do setor”.

Partindo desse princípio, entender os custos dos veículos atualmente, ajuda a entender o porquê estes motoristas acabam recorrendo aos aluguéis. Dessa forma é apresentado a tabela de custos de um carro popular, no intervalo recente de 2019-23. Essa análise visa demonstrar o cenário do aumento dos custos de veículos zeros num curto período temporal.

O aluguel é uma forma de participar do trabalho, para aqueles que não conseguem entrar num financiamento ou para quem não tem carro próprio. Os preços praticados apenas com uso de dados de 2019-2023, dentro deste intervalo demonstram o aumento significativo

do preço dos veículos (tabela 8) e apresenta a variação do salário-mínimo, ou seja, o valor de meses que um assalariado demoraria em adquirir um carro “popular” ou os ditos carros de entrada, que são modelos iniciais das marcas no mercado. Estes justificam os menores preços por serem mais básicos.

Dessa forma, o Kwid, veículo da montadora /Renault, fora escolhido como modelo de obtenção dos dados. Geralmente, é também um dos veículos oferecidos pelas empresas também de locação na perspectiva de custo-benefício. A escolha também acontece pela temporalidade da pesquisa. O menor tempo disponível para esta pesquisa não permite um cruzamento com todas as montadoras e seus custos veículos básicos ou chamados carros de entrada.

**Tabela 8 - Comparativo do custo de aquisição de um veículo de entrada frente ao salário-mínimo praticado nos períodos de 2019 e 2023.**

Item	Ano	
	Janeiro de 2019	Janeiro de 2023
Salário-Mínimo	R\$ 998,00	R\$ 1.302,00
Preço do carro popular no período (modelo KwidLife/Kwid Zen)	R\$ 32.290,00	R\$ 66.496,00
Período para quitação do carro	33 meses	51,1 meses

Fonte: Exame, 2023<sup>21</sup>

É possível perceber uma duplicação dos custos do automóvel de 2019-23, ou seja, em quatro anos duplicou-se. Enquanto isso, o salário-mínimo apesar de ter aumento, não chegou a dobrar. O que se viu na verdade foi o aumento da discrepância entre renda x custo dos veículos básicos. O tempo que demoraria para uma pessoa usando a renda do salário-mínimo para quitar o carro aumentou consideravelmente. Em janeiro de 2019 o tempo para quitação demoraria 33 meses, ou seja: 2 anos e 7 meses. Já em janeiro de 2023, seriam 51,1 meses, ou seja: quatro anos e dois meses. Em linhas gerais o preço do veículo mais que dobrou e tempo

---

<sup>21</sup>“Quantos salários mínimos vale um carro popular? Valor quase dobra em 4 anos”, Exame, 2023, disponível em: <https://exame.com/economia/quantos-salarios-minimos-vale-um-carro-popular-valor-quase-dobra-em-4-anos/>, acessado em outubro/2024

médio para quitação também superou o prazo de dois anos elevando se para quatro, já a média salarial não chega a dobrar.

Além disso, o impacto econômico se estende às próprias cidades, que veem um aumento no volume de veículos em circulação e, consequentemente, nos níveis de congestionamento e emissão de poluentes. Essa dinâmica reforça a necessidade de políticas públicas que regulem tanto as plataformas quanto as locadoras, promovendo condições mais justas para os trabalhadores e minimizando os impactos ambientais.

## 2.1 Os aluguéis de veículos

Vale ressaltar que a pesquisa apresentada toma como referente o escopo do trabalho em torno da modalidade aluguel sobre algumas óticas já definidas e outras que vão ser melhor apresentada dentro do capítulo atual.

Pensar que a modalidade de aluguel (1) é a única alternativa para algumas pessoas exercerem o trabalho nas plataformas; (2) apresenta- se como uma das três formas em se vincular às atividades de transportes (alugar, financiar ou já ter veículo próprio, quitado) e (3) o aluguel torna ainda mais precária a atividade do motorista de aplicativos.

Mediante os dados gerados pelo estudo de Machado 2020. Fora abordado o uso metodológico de tabelas para auxiliar a visualização dos custos da locação veicular na cidade do Rio de Janeiro. Assim como tomando como referências o estudo porto alegrense a pesquisa aqui, desenvolveu o modelo de tabelas para dimensionar a realidade do Rio de Janeiro na atualidade.

Segundo o trabalho: “análise de viabilidade econômico-financeira para tomada de decisão de motoristas de aplicativos para alugar ou financiar veículo na região metropolitana de Porto Alegre/RS”. Os aluguéis realmente suscitam uma opção mais favorável ao pensar sobre as três possibilidades em iniciar o trabalho.

A referência dos estudos de Machado (2020) que abrange a cidade de Porto Alegre no Rio Grande do Sul, não pode ser interpretada para as singularidades e peculiaridades de cada centro urbano existente no país, mas é uma referência interessante para níveis da compreensão desta pesquisa.

Através do estudo de Machado (2020) foi possível: i) identificar o investimento inicial necessário para alugar ou financiar o veículo de trabalho; ii) estruturar e entender o fluxo de caixa com projeção de receitas com o serviço prestado e os gastos atrelados; iii) calcular os indicadores de viabilidade econômico-financeira das modalidades de trabalho em app.

A intenção deste capítulo é trazer consistência à modalidade dos aluguéis como alternativa para muitos trabalhadores e as justificativas para isso e modelar as estruturas que levam a precarização.

Um dos grandes exemplos aqui leva em consideração os investimentos iniciais para alugar um veículo ou para custeio de financiamento. Segue a tabela abaixo como demonstrativo.

**Tabela 9- Investimentos iniciais para financiamento de veículo em 2020**

Item	Custo (em R\$)
Entrada de 30% do veículo financiado	R\$ 10.470,00
Transferência de propriedade + vistoria	R\$ 244,51
Aquisição de um celular	R\$ 749,00
Suporte para celular	R\$ 23,29
Plano de internet - 10,5 GB	R\$ 49,99
<b>Total</b>	<b>R\$ 11.536,79</b>

Fonte: Dados elaborados pelo autor a partir de Machado, 2020

Ao interpretar a tabela dos custos para o financiamento em 2020, de acordo com a tabela acima, o total para investir na modalidade financiamento fica em R\$11.536,79.

Fica evidente que o custo inicial de financiamento em 2020 era elevado, se for levado em consideração o salário-mínimo da época, R\$1.039<sup>22</sup>. Um financiamento custa cerca de 11 salários-mínimos, ou seja, quase um ano inteiro apenas para dar início ao financiamento.

A realidade torna para muitos financiamentos uma modalidade inviável pelo alto investimento inicial sem contar os juros que estão inseridos no decorrer dos meses até a quitação do bem. A partir disso, elaborou-se uma tabela similar com referências para o financiamento em 2024, como pode ser observada abaixo.

---

<sup>22</sup>“Novo salário-mínimo: veja como fazer o reajuste do salário no eSocial Doméstico”, Governo Federal, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/esocial/pt-br/noticias/novo-salario-minimo-veja-como-fazer-o-reajuste-do-salario-no-esocial-domestico> acessado em novembro/24

**Tabela 10- Investimentos iniciais para financiamento de veículo em 2024**

Item	Custo médio (em R\$)	Observação:
Entrada de 30% do veículo financiado	R\$ 22.377,00	Referência Renault Kwid Zen 1.0 (custo em novembro/2024: R\$ 74.590)
Transferência de propriedade + vistoria	R\$ 405,09	Referência Detran-RJ (novembro/2024)
Aquisição de um celular	R\$ 809,10	Modelo Samsung Galaxy A15 5G 128GB (cotação em 02/11/2024 no Portal Mercado Livre, não avaliado custo de frete)
Suporte para celular	R\$ 30,90	cotação em 02/11/2024 no Portal Mercado Livre, não avaliado custo de frete
Plano de internet - 15 GB	R\$ 44,99	Referente ao Plano Claro Flex (Cotação em 02/11/2024, não avaliado o custo de aquisição do chip)
Total	R\$ 23.667,08	-

Fonte: elaborado pelo autor<sup>2324</sup>

A tabela apresentada leva em consideração os mesmos parâmetros da tabela de 2020, com as devidas atualizações de valores. Aqui destaca-se que não foram feitas correções inflacionárias sobre o poder de compra do intervalo de quatro anos, os dados apresentados concentram-se na disparidade valores que dobraram em quatro anos, como referência os dados foram consultivos no estado do Rio de Janeiro onde concentram-se o estudo.

Outro ponto a considerar, fora adoção do modelo Kwid Renault, como referência uma vez que este é um dos carros mais baratos do mercado, quando realizados estudos do custo de um automóvel no Brasil. Com esta justificativa, ele será apresentado em outras tabelas como referência, para trazer dados sempre fidedignos ao estudo. O salário-mínimo de R\$ 1.412,00

<sup>23</sup>Renault Kwid, Renault, disponível em: [https://www.renault.com.br/veiculos-de-passeio/kwid.html?CAMPAIGN=br-pt-r-t-def-model-kwid-ice-go-classic-fast\\_start-shop\\_nacional&ORIGIN=sea\\_defensive&gclid=EA1aIQobChMIV6fx9-iQMV9x6tBh2ChAoGEAYASAAEgJBvD\\_BwE](https://www.renault.com.br/veiculos-de-passeio/kwid.html?CAMPAIGN=br-pt-r-t-def-model-kwid-ice-go-classic-fast_start-shop_nacional&ORIGIN=sea_defensive&gclid=EA1aIQobChMIV6fx9-iQMV9x6tBh2ChAoGEAYASAAEgJBvD_BwE) - acessado em novembro/24

<sup>24</sup>“Transferência de propriedade”, DETRAN-RJ, disponível em [https://www.detran.rj.gov.br/\\_documento.asp?cod=2170](https://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=2170) - acessado em novembro/24

em 2024<sup>25</sup> também não torna o financiamento uma opção para a realidade da maior parte da população brasileira.

O comparativo seja em 2020 ou 2024, mostra que os custos de financiamento não são baixos para quem deseja usar a modalidade, principalmente se comparar o aluguel como opção.

De acordo com a tabela de 2020 sobre os custos do aluguel, mostra uma robusta diferença inicial para alugar o veículo quando se compara os valores de financiamento. Os R\$2.712,00 reais de investimentos suscitam como a única opção para motoristas de aplicativos para realizarem a atividade de motorista de aplicativo.

Posto os dados de 2020, realizamos o levantamento dos custos do aluguel em 2024, como a (tabela 11) abaixo avalia. Para elaboração foram feitas a padronização das referências com o estudo de 2020, com os valores referentes ao estado do Rio de Janeiro em 2024. Com isso a modalidade dos aluguéis quando projetadas no comparativo de quatro anos tiveram um aumento, porém a diferença fica muito menor que os custos do financiamento, principalmente no que tange a diferença no decorrer dos quatro anos.

Enquanto o aluguel de R\$2.712,00 foi para R\$3.323,95, uma diferença de apenas R\$ 611,95 reais ao longo dos quatro anos. Para referência do custo do aluguel foi utilizado a empresa de menor valor com dados consultados durante a elaboração da pesquisa (Zarp Localiza). Dentro do estudo na seção locadoras -usadas na pesquisa foi feito o comparativo entre as principais empresas do setor no Rio de Janeiro.

Tendo visto o valor dos aluguéis e o demonstrativo dos financiamentos, a opção parece amplamente favorável ao investimento em alugar do que financiar. Os R\$11.536,79 em 2020 elevaram-se ainda mais em 2024 –R\$ 23.667,08. Realiza-se então um aumento de valor em R\$12.130,29 reais.

Em linhas gerais o financiamento exige um aporte financeiro elevado, o que inviabiliza a modalidade para muitos motoristas.

---

<sup>25</sup>Tabela Salário Mínimo – Bocchi Advogados, 2023, Disponível em:<https://bocchiadvogados.com.br/tabela-salario-minimo/#:~:text=custo%20de%20vida,-,Qual%20o%20valor%20do%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo%20em%202024%3F,ao%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo%20de%202023.> - Acessado em novembro/24.

**Tabela 11- Investimentos iniciais para aluguel de veículo em 2020**

Item	Custo (em R\$)
Aluguel veicular	R\$ 1.898,84
Aquisição de um celular	R\$ 749,00
Suporte para celular	R\$ 23,29
Plano de internet - 10,5 GB	R\$ 49,99
<b>Total</b>	<b>R\$ 2.721,12</b>

Fonte: Dados elaborados a partir de Machado, 2020.

**Tabela 12- Investimentos iniciais para aluguel de veículo em 2024**

Item	Custo (em R\$)	Observação:
Aluguel veicular (Modelo Renault Kwid)	R\$ 2.438,96	Cálculo do custo médio para a locadora Localiza Zarp foi aproximado, considerando as informações disponíveis em sua plataforma online. Valores poderão ser superiores, em caso de inclusão de taxas administrativas e outros custos não previstos
Aquisição de um celular	R\$ 809,10	Modelo Samsung Galaxy A15 5G 128GB (cotação em 02/11/2024 no Portal Mercado Livre, não avaliado custo de frete)
Suporte para celular	R\$ 30,90	Cotação em 02/11/2024 no Portal Mercado Livre, não avaliado custo de frete
Plano de internet - 15 GB	R\$ 44,99	Referente ao Plano Claro Flex (Cotação em 02/11/2024, não avaliado o custo de aquisição do chip)
<b>Total</b>	<b>R\$ 3.323,95</b>	-

Fonte: elaborado pelo autor

Ao usar um estudo de 2020, poderia se incorrer o questionamento sobre a legitimidade da pesquisa. Porém, a riqueza matricial dos dados justifica o uso da mesma para fins de comparações iniciais dos custos das duas modalidades (financiamento X aluguel) refletindo a riqueza consultiva dos dados. O que se percebe é uma diferença robusta entre os valores das duas formas: mais de 11 mil reais para financiamentos e um pouco mais de 2.700 reais para quem necessita alugar.

De forma categórica, apenas com este postulado a tendência obviamente seria optar pelo aluguel, por diferenças enormes de custos iniciais, segundo que a demanda do financiamento requer um custo, ou seja, um aporte financeiro que muitos talvez não tenham.

Ao longo do texto deste capítulo outros pontos do estudo serão abordados, assim como, outros dados: como por exemplo, os custos de locação frente às principais locadoras que atuam no Rio de Janeiro.

## **2.2 O Papel das Locadoras no Capitalismo de Plataforma**

Empresas como Localiza, Movida e Unidas adaptaram seus modelos de negócios para atender à crescente demanda por veículos alugados por motoristas de aplicativos. Essa relação é mutuamente benéfica para as plataformas e as locadoras, mas coloca os motoristas em uma posição de extrema vulnerabilidade econômica.

De acordo com dados da ABLA (2023), cerca de 30% dos veículos em circulação nas principais cidades brasileiras são provenientes de locadoras. Esses números refletem a crescente dependência de motoristas de aplicativos em relação a essa modalidade, que muitas vezes se apresenta como a única alternativa viável diante dos altos custos de aquisição de veículos próprios. Contudo, o aluguel acarreta custos elevados, que podem comprometer até 50% da renda mensal dos motoristas, conforme estudos de Pessanha (2019).

### **2.2.1 Aluguel, financiamento e o carro próprio: uma relação entre as modalidades.**

A crescente do setor de locação ocorre de modo global, o que certamente atinge a locação para motoristas de aplicativos. A empresa Foco, uma das empresas que vem se destacando na locação de veículos e atuante no Rio de Janeiro, tem atrelado alguns benefícios em locação: 1) Usar um carro alugado, para evitar gastos com o próprio carro, além disso, alugar é: deixar de adquirir um custo maior do financiamento. As outras vantagens defendidas são mais genéricas; 2) Ter liberdade de horários; 3) Conduzir seu próprio negócio. 4)

Conhecer pessoas novas e novos lugares. Os pontos 2, 3 e 4, também são comuns na justificativa para qualquer pessoa que trabalhe com aplicativos<sup>26</sup>.

Inicialmente, é preciso estruturar como decorrem as formas de alugar. As maiores empresas do mercado Uber e 99 têm nos seus sites principais caminhos, ou seja, parcerias com algumas empresas do setor tanta para locação como para a compra, observada na tabela abaixo.

**Tabela13—Empresas de Aluguel e as parcerias com Uber e 99 app.**

Locadoras	Uber	99app
Movida/Seminovos Movida	✓	✓
ZARP Localiza	✓	✓
Unidas	✓	✓
Mycon	✗	✓
LM aluguel de Veículos	✓	✗

Fonte: Informações retiradas das páginas da UBER e 99, acessados em outubro de 2024.

Obviamente existem outras empresas no mercado de locação, porém para formas de estruturação e delimitação da pesquisa tanto pela periodicidade da pesquisa como fins de retornos documentais, a interação da pesquisa ficará retidas as informações nos sites das empresas 99 e Uber de forma primária e as empresas mais conhecidas, principalmente no eixo Rio de Janeiro: Zarp Localiza, Unidas e Movida. A escolha também se dá pela maior facilidade e viabilidade acesso aos dados dentro dos sites das empresas.

Neste momento é importante apontar os requisitos exigidos para locação. De forma contundente, o primeiro passo é ter o cadastro nas plataformas da Uber ou 99. A partir disso, as empresas trazem exigências comuns como: Possuir idade mínima de 21 anos (no caso da Movida), e CNH (Carteira Nacional de Habilitação), um período mínimo de 1 mês de plano e um cartão de crédito, onde se cobra uma taxa (caução), entendida como uma necessidade em proteger de forma segura quaisquer danos que possam acontecer ao veículo. O valor cobrado

---

<sup>26</sup>Foco Aluguel de carro, Disponível em:  
[https://www.aluguefoco.com.br/paginas/ofertas/motoristaapp?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjw7s20BhBFEiwABVIMrTSCf67WTolaq\\_UVqn0spILCmn-B0iHsKDGxO1nSfrHAzY5UK1mTCxoCz18QAvD\\_BwE](https://www.aluguefoco.com.br/paginas/ofertas/motoristaapp?gad_source=1&gclid=CjwKCAjw7s20BhBFEiwABVIMrTSCf67WTolaq_UVqn0spILCmn-B0iHsKDGxO1nSfrHAzY5UK1mTCxoCz18QAvD_BwE), acessado em outubro/2024

como caução é restituído no final do contrato<sup>27</sup>. Abaixo, tabela 14 apresenta as exigências mínimas descrita por cada empresa locadora de veículos.

Além disso, a CNH, deve ter uma observação EAR (exerce atividade remunerada), esta nomenclatura também é comum a taxistas e motoristas de ambulância, por exemplo.

Para obtenção da EAR, o processo é semelhante ao do processo convencional: exame psicotécnico, pagar uma taxa. O que difere se dá na temporalidade da carteira como vista abaixo. No entanto, a CNH com EAR<sup>28</sup> tem validade menor, que varia de acordo com a idade do motorista:

- 1) 10 anos para motoristas com idade inferior a 50 anos;
- 2) 05 anos para motoristas com idade entre 50 e 69 anos;
- 3) 03 anos para motoristas com idade igual ou superior a 70 anos

**Tabela 14- Lista de exigências das Locadoras para aluguel de veículos para trabalho remunerado em plataformas de aplicativos**

Locadora	Lista de exigências requeridas
ZARP Localizada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cadastro previamente aprovado na Uber;</li> <li>- Cadastro na Localiza;</li> <li>- ter pelo menos 21 anos;</li> <li>- dois anos ou mais de habilitação e observação EAR (Exerce Atividade Remunerada);</li> <li>- cartão de crédito próprio ou de terceiros com limite disponível.</li> </ul>
Movida	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Período mínimo de locação 30 dias.</li> <li>- Ter no mínimo 21 anos, CNH definitiva para a categoria B ou superior e válida há mais de 1 (um) ano.</li> <li>- titular do cartão de crédito deverá estar presente na assinatura do contrato.</li> </ul>
Unidas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apresentar Carteira de Habilitação original válida</li> <li>- Ser um motorista ativo na plataforma Uber.</li> <li>- Apresentar um documento de identidade e CPF.</li> <li>- Apresentar um cartão de crédito para a operação de depósito de segurança</li> </ul>

Fonte: Informações retiradas juntos aos sites das empresas<sup>29</sup>

<sup>27</sup>Movida. Disponível em,:<https://motoristadeapp.movida.com.br/>. acesso em julho/24

<sup>28</sup>“EAR na CNH: o que é, pra quem é e como colocar”, Zarp Localiza, 2024, disponível em: <https://zarp.localiza.com/blog/post/ear-cnh>, acesso em julho/2024

<sup>29</sup>“CNH pra Uber: o que precisa ter na CNH pra rodar como motorista da Uber”, Zarp Localiza, 2024, disponível em: <https://zarp.localiza.com/blog/post/cnh-para-uber>, acesso em julho de 2024

Movida, disponível em: <https://motoristadeapp.movida.com.br/>, acesso em julho de 2024

Apesar de algumas informações serem comuns, ficam também subentendido algumas delas tal como, por exemplo: ter cadastro em uma das plataformas para ter o aceite das locadoras.

De fato, o setor de aluguel tem impacto considerável na economia para as locadoras, como repercutem os dados da ABLA<sup>30</sup>.

### 2.2.2 Os custos da locação na cidade do Rio de Janeiro.

Ao apresentar anteriormente a tabela com os menores custos da locação entre as três principais empresas do mercado na cidade, ainda parece atrativo ter um veículo disponível para exercer o trabalho em plataformas, porém como dito, ainda é preciso utilizar o valor caução, obrigatório para todas as empresas e ainda sim, fazer a conta dos custos da gasolina mensal necessária para o trabalho.

**Tabela 15 – Custos de locação de veículo para trabalho com APPs no Rio de Janeiro**

Locadora	Modelo do carro	Franquia de km máxima disponível por mês	Custo por km rodado além da franquia	Custo R\$ de aluguel por mês (30 dias) junto a Locadora	Custo R\$ combustível / mês*	Despesas por mês com veículo	Observações
Movida	Renault Kwid / Fiat Mobi	5000 km	R\$ 0,35	R\$ 3.468,29	R\$ 2.214,81	R\$ 5.683,10	Aluguel contempla custo com: seguro + assistência 24h + IPVA
Unidas	Renault Kwid / Fiat Mobi	6000 km	Não disponível	R\$ 3.177,11	R\$ 2.214,81	R\$ 5.391,92	Aluguel contempla custo com: seguro + assistência 24h + IPVA
Localiza Zarp**	Renault Kwid / Fiat Mobi	5000 km	Não disponível	R\$ 2.438,96	R\$ 2.214,81	R\$ 4.653,77	Aluguel contempla custo com: seguro + assistência 24h + IPVA

Unidas, disponível em: <https://unidaspro.unidas.com.br/home>, acesso em julho de 2024

<sup>30</sup>Segundo dados da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), as empresas que oferecem a modalidade de assinatura registraram aumento de 20,8% na demanda entre fevereiro de 2022 e o mesmo mês de 2023. “Carro por assinatura para Uber existe? Saiba se motoristas podem assinar!”, Localiza Meoo, Disponível em:Retirado de:<https://meoo.localiza.com/blog/post/carro-por-assinatura-para-uber> - Acessado em julho/2024

Fonte: elaborado pelo autor

Para elaboração da tabela 15, foram consideradas as seguintes premissas de cálculo:

- 1) Custo de combustível calculado considerando uma média de 5000km no mês, consumo médio de combustível (gasolina) Fiat Mobi de 13,5 km/l (em cidade), e a gasolina a um custo médio de R\$ 5,98/litro.
- 2) Cálculo do custo médio para a locadora Localiza Zarp foi aproximado, considerando as informações disponíveis em sua plataforma online. Valores poderão ser superiores, em caso de inclusão de taxas administrativas e outros custos não previstos
- 3) Consumo médio veicular do Fiat Mobi disponibilizado pelo INMETRO<sup>31</sup>
- 4) Custo da gasolina média no RJ: Portal Petrobras<sup>32</sup> - período de 15/09/2024 a 21/09/2024 - R\$ 5,98/litro

Mediante isso, a necessidade em gerar um quadro mais realista possível sobre os custos da atividade gerou a tabela 15, disposta acima os custos de locação, combustível, um dado muito importante a franquia de quilometragem permitida por mês para cada plano, exercido.

Para fins de delimitação da pesquisa incluiu-se o mesmo modelo de veículo para a taxa de consumo de combustível, como também foi usado o modelo de pacote mais básico de veículos, ou seja, com custos menores para os motoristas.

Ao se deparar com a presente tabela percebe-se que a franquia de cinco mil quilômetros mensal pode parecer muito para motoristas comuns da cidade e certamente desproporcional para um motorista profissional que exerce a atividade como fonte de renda.

Em publicação recente na “Isto é Dinheiro”<sup>33</sup>, é mencionado que o motorista Bruno Antunes da Silva gerou uma remuneração líquida de R\$ 10.523,00, uma remuneração que

---

<sup>31</sup>Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular– PBEV, INMETRO, 2024, disponível em: <https://www.gov.br/inmetro/pt-br/assuntos/avaliacao-da-conformidade/programa-brasileiro-de-etiquetagem/tabelas-de-eficiencia-energetica/veiculos-automotivos-pbe-veicular/pbe-veicular-2024-1.pdf/view>, acessado em setembro/2024

<sup>32</sup>“Como são formados os Preços Gasolina”, Petrobras, 2024, disponível em: <https://precos.petrobras.com.br/web/precos-dos-combustiveis/w/gasolina/rj>, acessado em setembro/2024

certamente não condiz com a maioria das pessoas da modalidade. Segundo o próprio portal, no estudo de 2022 do Ipea, a remuneração básica do motorista de app estava em torno de R\$ 2.400,00 mensais.

Ainda é preciso levar em consideração que o motorista acima citado passou dos 6 mil quilômetros rodados, o que superaria em mil reais a franquia mais barata nas empresas citadas no contexto desse trabalho.

Partindo deste princípio mil quilômetros aumentariam em R\$ 350,00 o custo mensal desse aluguel, ou seja, somados a R\$ 2.438,96 de aluguel mais R\$ 2.214,81 do combustível, elevaria o custo médio mensal estimado para R\$ 5.003,77 na atividade deste motorista.

Além da locação e a gasolina, outros custos entram como fins das atividades de motoristas, tomando a caução de 500 reais como o mais baixo junto às locadoras, ainda é preciso trazer o fato que interliga motoristas, ao aplicativo e o passageiro que são os planos de internet.

### 2.3 Precarização e os aluguéis

Um aspecto central deste estudo é a análise dos custos econômicos associados ao aluguel de veículos. Estudos de caso, como o realizado por Motta Júnior (2019), revelam que os motoristas frequentemente enfrentam dificuldades para equilibrar as despesas com os ganhos provenientes das plataformas. A ausência de regulamentação agrava essa situação, permitindo que as locadoras e as plataformas definam unilateralmente as condições de uso, preços e parcerias.

No tópico presente, serão complementadas informações que enumeram as agentes que corroboram a compreensão da precariedade em torno da atividade de motoristas de apps, na modalidade aluguel.

Com os avanços tecnológicos e mais especificamente a consolidação das TICS, anos de 1960-70, surge o período da desregulamentação toyotista como argumenta Tozi:

---

<sup>33</sup>“Quanto um motorista de Uber ou 99 ganha por mês e quanto paga de taxas?”, Isto É Dinheiro, 2024, disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/quanto-um-motorista-de-uber-ou-99-ganha-por-mes-e-quanto-paga-de-taxas/>, acessado em setembro/2024

(iii) período de desregulamentação, reconhecido como Toyotismo ou pós fordismo, quando as chamadas políticas neoliberais, a partir da década de 1970, encaminham a flexibilização das legislações trabalhistas, adequando – se ao modo de organização da produção técnica pautada na microeletrônica e a ascensão das indústrias de serviços na reprodução social (Tozi, 2023 p.17);

Hoje, cria-se a dicotomia o homem não se liberou ao não trabalho, pelo contrário ele impôs a subordinação de muito mais pessoas, com o uso da própria tecnologia, da IA, dos algoritmos, em linhas gerais ao capitalismo da vigilância (Zuboff, 2018)<sup>34</sup>.

Diante do cenário expresso das normativas das tecnologias como meios sociais e de ordem econômica, ocorrem as novas organizações do trabalho e do trabalhador. Dentro desse processo surgem os trabalhadores de plataformas que são considerados empresários de si, ou trabalhadores *Just in time* como defende ABÍLIO (2021).

Couberam aos plataformizados condições de controles gerenciais ainda mais sofisticados que aqueles formados na fase pós-fordista. Através das avaliações dos consumidores, localização GPS dos aplicativos e bem como a recusa de uma chamada/ tarefa no aplicativo pode acarretar punição de não trabalhos por horas.

Segundo Figueiras e Antunes (2020), as empresas possuem um receituário que garante o controle dos trabalhadores. Listados, como, por exemplo: 1- Determinam padrões de exigência, ou seja, colocam regras que vislumbram regras de perfis pré-determinados pelas empresas. 2- Determinam qual tarefa: uma entrega, um transporte de pessoas. 3- Definem quem dos trabalhadores realizará o serviço. 4- Definem como as atividades serão realizadas, se por um modelo de categorias de carros mais populares ou de condições superiores. 5- Estabelecem os valores a serem pagos por decisões próprias, não cabendo ao motorista participar desse processo. 6- Estabelecem comunicação por canais apenas ditos pelas empresas. 7- Cobram assiduidades que, por vezes, podem pôr em risco a saúde e a segurança de trabalhadores e pessoas transportadas e ainda sim acidentes a transeuntes.

Ainda sobre a gestão do controle: bloqueios, sem clareza ou regras definidas previamente do acesso do profissional à plataforma, incentivos a mais tempo logado como os chamados preços dinâmicos, onde oferta-se valores melhores a determinadas localidades e

---

<sup>34</sup>“Big Other: Capitalismo de Vigilância e perspectiva para uma civilização da informação”, 02 de Out, 2024, <https://www.laspa.slg.br/2024/02/24/big-other-capitalismo-de-vigilancia-e-civilizacao-informacional-em-zuboff-2018-2015/Acesso> em out. 2024.

horários do dia. E, por fim, a falta de segurança, a proteção ao trabalho, ou seja, a qualquer momento pode se deixar de ser necessário - horas à deriva - ou desconectado pela empresa.

A difusão do trabalhador *Just in time* ou empreendedor de si, o responsabilizou tanto pela vinculação ao emprego efetivamente como o responsabiliza o mesmo na gestão do seu não emprego. Ou seja, abandona-se a proteção ao emprego bem como a sua capacidade de sobrevivência.

Diante destes fatores, corrobora-se a precariedade imposta aos trabalhadores de plataformas, o que é potencializada para aquele trabalhador que não detém seu veículo próprio e perfaz a necessidade de alugar, visto que se trata do menor investimento a priori, como já demonstrado anteriormente no texto.

O controle e a subordinação são exacerbados pela transferência dos riscos aos assalariados, o que inclui a assunção de custos, como a aquisição de carros, celulares, computadores, bem como sua manutenção. As empresas conseguem então transformar, instrumentos de trabalho em capital constante, sem nenhum risco e sem necessidade de terem sua propriedade formal.

A precarização, já taxativa no trabalho plataformizados, é suscitada na própria fala de empresas como Uber e 99, que na verdade tratam-se como empresas de tecnologias e não em empresas de transporte, ou seja, são apenas empresas que através da tecnologia intermedian as relações de passageiros e pessoas que queiram dirigir para as plataformas.

A precariedade não se dá apenas nas condições de trabalho, mas se espalham a condição psicossocial da esfera do trabalho por aplicativo.

No cerne da locação veicular, está o alerta constante do motorista de aplicativo que tem uma meta a cumprir: realizar o pagamento mensal do aluguel e posteriormente gerar a sua própria subsistência através do trabalho nas plataformas as quais está vinculado.

Após uma análise nos sites das empresas Uber e 99, uma forma de visualizar os custos com a atividade de motorista de app, pode ser dividida em três categorias: 1) Custos fixos, inclusos, por exemplo, a própria locação veicular. 2) Custos variáveis e 3) Custos invisíveis, para fins de melhor exemplificação, vide a tabela.

Importante frisar que a classificação apresentada foi feita e está relacionada aos custos apresentados a fatores muitas vezes despercebidos aos motoristas de aplicativo seja ele: alugado, financiado ou quitado. A validação desta apresentação se justifica por ser uma criação própria das maiores empresas atuante no Brasil, sob a modalidade motoristas de aplicativos.

**Tabela 16 - Tipologias de custos associados aos trabalhos em plataformas de aplicativo de mobilidade urbana**

Custos fixos	Custos variáveis	Custos invisíveis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Financiamento ou aluguel</li> <li>- IPVA, DPVAT e o licenciamento.</li> <li>- Seguros automotivos</li> <li>- Manutenções preventivas, frente a recomendações dos fabricantes (Ex.: troca de óleo).</li> <li>- Revisões de forma geral.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Combustível</li> <li>- Manutenções corretivas (ex.: conserto de pneu furado)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lavagem</li> <li>- Pedágios</li> <li>- Estacionamentos.</li> <li>- Alimentação enquanto trabalha<sup>35</sup></li> </ul>

Fonte: Elaborado pelo autor<sup>36</sup>

Ao analisar a tabela acima, reitera-se que a percepção da prática do motorista, quanto aos seus custos reais é muitas vezes despercebida pelo próprio trabalhador, impactando diretamente na relação de mais horas trabalhadas e muitas vezes, a diluição dos seus ganhos real frente as variáveis de custos, como apresentadas acima em três categorias.

A verdade é que os aluguéis entregam mais uma vez a responsabilidade da empregabilidade ao motorista. Neste caso, traduz a individualidade necessária para conquista do emprego e reforça a ideia do empreendedorismo de si, como única solução viável frente ao desemprego, transferindo todas as responsabilidades para o motorista, da vinculação ao emprego bem como a manutenção do mesmo. Nesse contexto de ênfase no individualismo, a precariedade passa a ser literalmente vendida como liberdade. Ato contínuo, a nova linguagem neoliberal difunde a ideia de que a empregabilidade depende da flexibilização das

<sup>35</sup>Esse custo também é passível de ser invisibilizado, junto às longas jornadas, muitos deixam de calcular, por associarem a rotina e não a um real custo dentro da atividade.

<sup>36</sup>“Saiba calcular o custo fixo e variável como motorista de aplicativo”, 99App, 2022, disponível em: <https://99app.com/blog/motorista/saiba-calcular-o-custo-fixo-e-variavel-como-motorista-de-aplicativo/>, acessado em setembro/2024.

relações de trabalho e que isso, na verdade, é uma conquista do trabalhador. É assim que, paulatinamente, o modelo padrão de comportamento espelhado organizadamente para o indivíduo passa a ser o do empreendedor.

Os aluguéis estão inseridos no campo do empreendedorismo individual e ao mesmo tempo estão revestidos à lógica macro do capital global. Estrutura pautada por essas grandes corporações como a Uber ou 99<sup>[13]</sup>.

A ideologia empreendedora oferece a comodidade de reunir uma série de justificativas e formas de convencimento no interior de um mesmo discurso. O próprio caráter vago do conceito de empreendedor permite que ele se aplique a várias situações diferentes e, dada a massificação do discurso pró-mercado, numa valoração quase sempre positiva do termo. Essa ideologia apresenta, de fato, um potencial de unificação e de generalização formidáveis do ponto de vista dos interesses de reprodução do capital, o que de certo modo explica o investimento massivo da mídia corporativa em promovê-la.

### **2.3.1 Um reforço da Exploração: Remuneração bruta e Longas Jornadas.**

Nesta sessão é apresentado alguns pontos que ajudam a reforçar e a entender a precarização da atividade de motoristas de aplicativos e como, por exemplo, as longas jornadas comuns e as altas remunerações em diversas cidades brasileiras, são mascaradas por uma baixa remuneração final, após a diluição dos custos que envolvem a atividade.

Uma pesquisa recente do aplicativo Stopclub, revelou que é comum aos motoristas superarem a marca de 10 horas de trabalho a fim de aumentarem seus rendimentos, porém os custos da atividade em comum geram a diminuição da liquidez final, ou seja, muito diferente da renda bruta obtida, como aponta a tabela 17. O aplicativo em questão é uma espécie de planilha, feita especialmente para ajudar os motoristas de aplicativos, ou seja, as informações geradas pelas inserções dos dados do próprio motorista, como por exemplo, gastos como combustível são os indicadores basilares para atividade. “Aplicativo tem duas funções relacionadas a finanças: uma calculadora de gastos e outra de ganhos”. O StopClub<sup>37</sup> utiliza o cálculo de receitas versus despesas os números expressos.

---

<sup>37</sup>“Levantamento revela quanto ganha motorista de app em 10 capitais”, Uol, 2024, disponível em:<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2024/07/17/stopclub-estimativa-ganho-motorista-de-aplicativo.htm?cmpid=copiaecola>, acessado em setembro/2024

**Tabela 17 - Remuneração Líquida dos profissionais de aplicativos, considerando as receitas e custos mensais em dez cidades do Brasil**

Municipio	Horas trabalhadas / semana	Receita (em R\$)	Custos em R\$ (combustível, IPVA e Manutenção)	Remuneração líquida (em R\$)
São Paulo	60 h	R\$ 6.428,57	R\$ 3.926,96	R\$ 2.501,61
Rio de Janeiro	54 h	R\$ 6.000,00	R\$ 3.585,69	R\$ 2.414,31
Belo Horizonte	54 h	R\$ 6.428,57	R\$ 3.622,80	R\$ 2.805,77
Porto Alegre	50 h	R\$ 6.428,57	R\$ 3.900,99	R\$ 2.527,58
Brasília	50 h	R\$ 5.215,71	R\$ 3.895,07	R\$ 1.320,64
Recife	50 h	R\$ 4.285,71	R\$ 3.137,44	R\$ 1.148,27
Salvador	54 h	R\$ 5.142,86	R\$ 3.430,67	R\$ 1.712,19
Curitiba	56 h	R\$ 5.786,71	R\$ 3.897,47	R\$ 1.889,24
Fortaleza	56 h	R\$ 5.142,86	R\$ 3.195,34	R\$ 1.947,52
Goiânia	54 h	R\$ 5.142,86	R\$ 3.101,36	R\$ 2.041,50

Fonte: elaborado pelo autor<sup>38</sup>

O levantamento feito pelo aplicativo StopClub demonstra que os motoristas de aplicativos têm ganhos altos em dez capitais brasileiras, porém o valor líquido está bem distante do valor mensal recebido após os custos imperantes à atividade. Frente à realidade apresentada o que se notou foram longas jornadas, segundo divulga o portal do UOL, e as remunerações ficam em torno dos R\$ 2.500 reais.

É importante destacar que as jornadas ficam superiores, em média, a 60 horas semanais, o que se reflete em ganhos que somados ultrapassam um pouco o salário-mínimo (R\$ 1.412,00, em 2024), o que reforça ainda mais que a desestruturação da seguridade dos empregos formais, é uma via “mais barata” de gerar emprego.

O motorista de app é um empreendedor que chega a ter uma receita alta, mas que tem uma despesa também muito grande. Assim, seria preciso não compreender o faturamento total como salário dele, pois há outros gastos embutidos.

O que se frisa também durante a reportagem atrela o fato que os motoristas que conquistaram maior liquidez final, ou seja, após os descontos de custos, foram aqueles que tinham carros próprios o que mais uma vez ajuda a reforçar que a opção do veículo alugado é: a) a única opção para muitos; b) um custo inicial menor se comparados a financiamentos ou comprar um carro a vista; c) aquela que gera uma demanda psicológica (sobrecarga), com os

<sup>38</sup>\*Não foram incluídos dados de custos como alimentação.

custos pré fixados maior; e, d) o aluguel não é propriedade, ou seja, não se adquire um bem que possa ter valor comercial, após seu uso. E, em último caso, o carro financiado pode ser vendido ou repassado o financiamento a terceiros, o que gera um aporte financeiro se não compensatório ao menos elimina se a dívida.

Ainda a respeito dos dados gerados pela empresa a AMOBITEC, contesta os dados, apresentando, segundo a Associação um cenário de renda líquida média mensal de motoristas variando entre R\$ 2.925 e R\$ 4.756, para uma jornada de trabalho de 40 horas semanais. A pesquisa se baseou em 1.518 entrevistas, em amostra aleatória e representativa do 1,3 milhões de motoristas que trabalham com aplicativos no Brasil.

Com base no que foi apresentado pelo aplicativo - os ganhos maiores estão nas mãos dos motoristas donos de seus veículos - reitera-se o estudo feito em Porto Alegre, já citado.

O estudo porto alegrense revela que o investimento inicial em aluguéis é a melhor escolha de forma inicial, pois demanda menor investimento, porém comenta que com o passar do tempo, ou seja, a partir do final do quarto ano, o financiamento passa a ser uma opção. Isto quer dizer inicialmente os aluguéis são vantajosos, mas em longo prazo o financiamento se revela uma alternativa.

Percebe-se que diferentemente do custeio variável, a depreciação do veículo financiado não é considerada, pois não se trata de despesa com saída de caixa. Pode-se verificar que nos três primeiros anos o saldo final de caixa é maior para o aluguel, porém ao final do quarto ano isso tende a mudar por causa da entrada referente à venda do veículo. Além disso, se não fosse considerada a venda do veículo, o cenário continuaria mais positivo para quem decidiu financiar, pois não terá mais a necessidade de pagar o financiamento (Fontes, 2017, p.15).

Considerando o estudo de viabilidade de Porto Alegre, que mesmo com a depreciação do carro com o passar dos anos, mas especificamente no quarto ano, os aluguéis deixam de ser a melhor opção se comparados ao financiamento.<sup>39</sup> De forma mais detalhada apresenta-se duas tabelas, Entradas e saídas, respectivamente de aluguel (tabela 18) e financiamento (tabela 19).

---

<sup>39</sup>Além disso, se não fosse considerada a venda do veículo, o cenário continuaria mais positivo para quem decidiu financiar, pois não terá mais a necessidade de pagar o financiamento. (Machado 2020. p15).

**Tabela 18 - Fluxo de Caixa Aluguel**

Descrição	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4
<b>Entradas</b>				
Prestação de service	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70
Rendimento s/ aplicação financeira	R\$ 176,31	R\$ 179,84	R\$ 183,44	R\$ 187,11
Subtotal - Entradas	R\$ 65.144,01	R\$ 65.147,53	R\$ 65.151,13	R\$ 65.154,80
<b>Saídas</b>				
Aluguel	R\$ 18.600,00	R\$ 18.600,00	R\$ 18.600,00	R\$ 18.600,00
Aquisição de um cellular	R\$ 749,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Suporte para celular	R\$ 23,29	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Plano de internet - 10,5 GB	R\$ 599,88	R\$ 599,88	R\$ 599,88	R\$ 599,88
Aplicação financeira	R\$ 8.815,67	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Gasolina	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00
INSS	R\$ 627,00	R\$ 627,00	R\$ 627,00	R\$ 627,00
DAS	R\$ 687,00	R\$ 687,00	R\$ 687,00	R\$ 687,00
Salário	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00
<b>Subtotal - Saídas</b>	<b>R\$ 62.801,84</b>	<b>R\$ 53.213,88</b>	<b>R\$ 53.213,88</b>	<b>R\$ 53.213,88</b>
<b>Saldo Inicial</b>	<b>R\$ 11.536,79</b>	<b>R\$ 13.878,96</b>	<b>R\$ 25.812,61</b>	<b>R\$ 37.749,86</b>
Entradas	R\$ 65.144,01	R\$ 65.147,53	R\$ 65.151,13	R\$ 65.154,80
Saídas	R\$ 62.801,84	R\$ 53.213,88	R\$ 53.213,88	R\$ 53.213,88
<b>Saldo Final</b>	<b>R\$ 13.878,96</b>	<b>R\$ 25.812,61</b>	<b>R\$ 37.749,86</b>	<b>R\$ 49.690,79</b>

Fonte: dados obtidos a partir de Machado (2020).

**Tabela 19 - Fluxo de Caixa Financiamento**

Descrição	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4
<b>Entradas</b>				
Prestação de serviço	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70
Venda do veículo	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 27.457,00
<b>Subtotal - Entradas</b>	<b>R\$ 64.967,70</b>	<b>R\$ 64.967,70</b>	<b>R\$ 64.967,70</b>	<b>R\$ 92.424,70</b>
<b>Saídas</b>				
Entrada de 30% do veículo financiado	R\$ 10.470,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Transferência de propriedade + vistoria	R\$ 244,51	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Aquisição de um celular	R\$ 749,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Suporte para celular	R\$ 23,29	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Plano de internet - 10,5 GB	R\$ 599,88	R\$ 599,88	R\$ 599,88	R\$ 599,88
Parcelamento financiamento	R\$ 8.394,36	R\$ 8.394,36	R\$ 8.394,36	R\$ 8.394,36
Gasolina	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00	R\$ 20.160,00
Manutenção básica	R\$ 3.261,54	R\$ 3.261,54	R\$ 3.261,54	R\$ 3.261,54
Geometria e balanceamento	R\$ 990,00	R\$ 990,00	R\$ 990,00	R\$ 990,00
Pneus	R\$ 996,00	R\$ 996,00	R\$ 996,00	R\$ 996,00
Pastilhas de freio	R\$ 90,00	R\$ 90,00	R\$ 90,00	R\$ 90,00
Velas do motor	R\$ 491,80	R\$ 491,80	R\$ 491,80	R\$ 491,80
Amortecedor	R\$ 0,00	R\$ 1.499,00	R\$ 0,00	R\$ 1.499,00
Bateria	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 369,90
INSS	R\$ 627,00	R\$ 627,00	R\$ 627,00	R\$ 627,00
DAS	R\$ 687,00	R\$ 687,00	R\$ 687,00	R\$ 687,00
Salário	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00	R\$ 12.540,00
Seguro	R\$ 2.633,77	R\$ 2.633,77	R\$ 2.633,77	R\$ 2.633,77
IPVA	R\$ 1.505,01	R\$ 1.505,01	R\$ 1.505,01	R\$ 1.505,01
Licenciamento e DPVAT	R\$ 96,21	R\$ 96,21	R\$ 96,21	R\$ 96,21
<b>Subtotal - Saídas</b>	<b>R\$ 64.559,37</b>	<b>R\$ 54.571,57</b>	<b>R\$ 53.072,57</b>	<b>R\$ 54.941,47</b>
<b>Saldo Inicial</b>	<b>R\$ 11.536,79</b>	<b>R\$ 11.945,12</b>	<b>R\$ 22.341,25</b>	<b>R\$ 34.236,37</b>
Entradas	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 64.967,70	R\$ 92.424,70
Saídas	R\$ 64.559,37	R\$ 54.571,57	R\$ 53.072,57	R\$ 54.941,47
<b>Saldo Final</b>	<b>R\$ 11.945,12</b>	<b>R\$ 22.341,25</b>	<b>R\$ 34.236,37</b>	<b>R\$ 71.719,60</b>

Fonte: Dados elaborados a partir de Machado (2020).

Com a análise das Tabelas 18 (aluguel) e 19 (financiamento), vale ressaltar os custos que permeiam a atividade de motoristas de aplicativos, seja ela a utilização do financiamento, carro próprio ou o aluguel os custos são elevados.

Ao demonstrar cenários diferentes, é possível vislumbrar cenários holísticos e realistas das diversas formas de inserção na atividade de motoristas de aplicativos.

De forma geral, a atividade é um instrumento que emprega milhares de pessoas no Brasil. Estima-se que 1,5 milhões de brasileiros estão prestando serviços para alguma plataforma de serviços, como de entregas e transporte de passageiros, conforme aponta a PNAD contínua em outubro de 2023<sup>40</sup>.

Estima-se que mais de 1,7% das ocupações no país estão relacionadas a essas atividades, dentro do setor privado.

Em suma, os trabalhadores são submetidos a longas jornadas, remunerações não tão elevadas, frente aos gastos altos com os chamados custos fixos e variáveis dessa atividade, sem contar os riscos de exposição à violência urbana, desgastes físicos da profissão e mental do trânsito das grandes cidades, somados à insegurança da plataforma como empregadora e a pressão psicossocial em alugar e ter que cumprir a meta mensal dos custos da atividade. Isto quer dizer, o custo é fixo (aluguel), já a remuneração é variável e imprecisa frente às várias intempéries que podem se opor à atividade em si.

### 2.3.2 Os aluguéis e a saúde dos trabalhadores por aplicativos

Os aluguéis são vistos como a única forma de trabalho por aplicativos para muito trabalhadores uberizados. Além disso, a atividade gera inúmeros problemas sobre as condições de saúde desses trabalhadores, potencializadas inclusive durante a pandemia da COVID-19, momento do qual o serviço passou a ser essencial, como era destacados entregadores e profissionais da saúde, só pra suscitar algumas atividades. Como complementa o texto abaixo:

---

<sup>40</sup>“Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país”, Agência IBGE Notícias, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>, acessado em setembro/2024.

O crescimento dos aplicativos no Brasil e a relação com o trabalhador; o perfil dos trabalhadores de aplicativos e sua exposição laboral, além de suas reivindicações de condições de trabalho diante da pandemia da COVID-19. A dinâmica profissional dos trabalhadores por aplicativo é marcada pela sujeição, dominação e desgaste. A falta de reconhecimento do vínculo empregatício não os faz sujeitos desprovidos de direitos, dignidade e qualidade de vida no ambiente de trabalho. A organização espontânea e sem intermediação sindical desta categoria de trabalhadores, em torno de uma pauta comum de reivindicações a ser discutida com os demais representantes da sociedade, denota o elevado grau de exploração e precarização, e poderá ser o caminho para que as empresas de aplicativos adotem premissas do trabalho digno e decente (Rodrigues, et al, 2021)<sup>41</sup>.

Segundo Souza (2022) apud (Laurell; Noriega 1989)<sup>42</sup>, o risco do trabalho deve ser compreendido como (cargas de trabalho). Este é encarado como um artefato mais polissêmico para aos problemas decorrentes das atividades de trabalho.

Sendo assim, as cargas de trabalho podem ser: “físicas, químicas, biológicas, mecânicas, fisiológicas e psíquicas”, a sujeição aos aluguéis cria um estado de alerta constante ao trabalhador, que apesar de não ter os custos diretos do carro, incorre a ele a taxa de locação mensal, que varia de acordo com as locadoras.

Souza (2022) complementa que as cargas físicas e psicológicas não estão materializadas, se apresentando apenas no aspecto da organização do trabalho:

[...] podendo ser exemplificadas no esforço físico, na posição incômoda, nas tarefas repetitivas e monótonas e na alternância de turnos de trabalho. As cargas psíquicas podem ser por sobrecarga, quando há a tensão prolongada - atenção permanente, supervisão com pressão, consciência da periculosidade do trabalho, altos ritmos de trabalho, ou por subcarga, que se caracteriza na ausência de utilização da capacidade psíquica - perda do controle sobre o trabalho, ao estar subordinado às máquinas, a desqualificação do trabalho, a separação entre concepção e execução, a monotonia e a repetitividade (Souza, 2022 pag.36).

Complementa- se aos desafios físicos os do campo psíquico em meio as novas formas de trabalho como comenta Souza (2022):

“Observa-se um novo modo de adoecimento, causado pelo sofrimento psíquico, graças aos modos de organização e de gestão do trabalho e à precarização das relações de trabalho, cada vez mais evidentes na vida do trabalhador (GOMEZ; LACAZ, 2005).”

<sup>41</sup>1. Rodrigues NLPR, Moreira AS, Lucca SR de. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. Cad Saúde Pública [Internet]. 2021;37(11):e00246620. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00246620>

<sup>42</sup>Souza, Novas e Velhas Faces do Trabalho Precarizado e seus Impactos na Saúde do Trabalhador. Análise de Matérias Jornalísticas sobre Trabalho Informal, fevereiro/2022, disponível em: <https://repositorio.unesp.br/server/api/core/bitstreams/2b072355-41f4-4e46-ba3d-906f227d34b6/content>

A descaracterização do trabalho, permitidas pelo plataformismo, acompanhadas pela informalização da atividade: motoristas de aplicativos, engendra a flexibilização das Leis trabalhistas no Brasil em 2017<sup>43</sup>, perfaz o perfil do trabalhador uberizado no Brasil.

Essa conjectura deflagra a ausência de protecionismo ao trabalho e as suas condições de fragilidade do empregado, diante de doenças, ou qualquer infortúnio que o retire das ruas por dias ou semana. A “insegurança” social, junto com o não direito a seguro-desemprego torna o mesmo mais fragilizado aos problemas da ordem saúde psicológico. Reitera Apud Souza (2022):

Reforça Seligmann-Silva (2015), que a precarização social vem acompanhada da precarização do trabalho e este contexto mostra-se responsável pelo desgaste mental dos trabalhadores, pois encontram-se em desamparo social e de vínculo empregatício, ou, quando não, estão sob a ameaça constante de perda de emprego, sustentada pela fragilidade das relações trabalhistas.

Em concordância com Souza (2022), a participação do trabalho na vida humana tem um peso não apenas como meio econômico, mas é um instrumento de validação social e da ideia quase existencial: “o trabalho enobrece o homem”/ “dignifica o homem”. A falta de emprego torna-se uma ausência de bem-estar social-mental. Mas

o trabalho precarizado exacerba o desgaste mental, visto a ansiedade permanente provocada pela situação, que se materializa no corpo de diversas formas, como as somatizações e o desenvolvimento de doenças diversas, inclusive transtornos mentais. Os controles gerenciais, cada vez mais modernos e presentes, com constante cobrança de metas e avaliação de desempenho, criam tensão emocional e ansiedade persecutória

A efetiva destruição do emprego tradicional, principalmente no que tange o Brasil da CLTS (Consolidação das leis do Trabalho) e a carteira assinada, desmantela o emprego e traz à tona a economia dos bicos, como pontua Souza (2022):

[...] para o expressivo número de trabalhadores que não estão inseridos em um contexto de relação de vínculo empregatício, direitos previdenciários, e certeza de quanto receberão ao final do dia, os perigos à saúde são ainda mais presentes. (Souza2022 p.34).

Cabe ressaltar que os aluguéis se colocam como mais uma preocupação adicional ao que concerne o trabalho por aplicativo. O valor prefixado do aluguel mensal, somado ao valor necessário para abastecer o veículo para o trabalho, são precondições para exercer a sua

---

<sup>43</sup>Lei nº 13.467 de 13/07/2017 - Senado Federal

atividade. A tabela 20 serve como ilustração da taxa inicial para exercer a atividade com seus dispares (aluguel e combustível) para o ano de 2020. Juntamente com a (tabela 15 - custos reais de aluguel veicular e combustível de 2024), o demonstrativo revela que a atividade tem um custo elevado, se comparado aos ganhos reais dos motoristas de aplicativos.

O valor prefixado é um fator de gatilho, de preocupação, em iniciar todo o trabalho vide aplicativos. Até completar os R\$ 3.230,00 o motorista ainda não está ganhando dinheiro.

**Tabela 20 - Custos em reais de aluguel veicular e combustível em 2020**

Descrição do Item	Unidade	Quantidade	Custo Unitário (em R\$)	Custo Total (em R\$)
Aluguel de veículo	Diária	30	R\$ 51,67	R\$ 1.550,10
Abastecimento com gasolina comum	Litros	382,69	R\$ 4,39	R\$ 1.680,01
<b>Total</b>				<b>R\$ 3.230,11</b>

Fonte: dados obtidos a partir de Machado, 2020.<sup>44</sup>

Fazendo uma equiparação mínima, o motorista que desejar usar a modalidade deverá dispor de R\$2.438,96 para começar a locação. Ainda assim, deve incorporar os custos da caução de cada empresa, taxa variável e ainda a gasolina necessária para a rotina mensal.

Em linhas gerais, o aluguel e o combustível (gasolina) totalizam mais de R\$ 4653,77. Vale destacar que o aluguel, por exemplo, pode delimitar o horário que os motoristas podem rodar como diz a consulta ao site Zarp Localiza (04:00 às 20:00).

Outro dado importante está relacionado à caução cobrada por todas as locadoras, um valor assegurado, que exige a taxa prefixada no cartão de crédito. Como pontua a empresa Movida o custo se dá a R\$ 500,00 reais. É possível entender que o custo de um aluguel parte dos R\$ 4.000,00, na cidade do Rio de Janeiro, para exercer a atividade de motorista em app em 2024.

---

<sup>44</sup>Vale lembrar que as empresas oferecem pacotes diferenciados e categorias tanto de modelos, como de categorias de veículos, como quilometragem disponível dentro de cada plano. Alcançando a franquia de quilômetros é cobrado um adicional ao motorista.

### **3. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O referencial teórico apresentado evidencia a complexidade do tema, integrando dimensões econômicas, sociais e espaciais. A literatura existente aponta para uma necessidade urgente de regulamentação e de novas formas de organização que garantam condições de trabalho mais dignas para os motoristas de aplicativos. Além disso, destaca-se a importância de incorporar a perspectiva geográfica na análise das dinâmicas contemporâneas de trabalho e mobilidade, considerando o papel central do espaço na estruturação dessas relações.

Enxergar a modalidade “aluguel” como ferramenta para trabalhar nas plataformas, notadamente é um novo olhar sobre as relações de trabalho contemporâneas no tocante ao que relaciona ao trabalho com plataformas digitais como empregadoras.

Este trabalho foi estruturado para abordar o tema dos aluguéis de veículos no contexto da uberização do trabalho sob uma perspectiva interdisciplinar, integrando abordagens qualitativas e quantitativas. A metodologia adotada combina revisão bibliográfica, análise de dados secundários de locadoras e plataformas digitais. Essa abordagem busca compreender o fenômeno a partir de múltiplas perspectivas, integrando dimensões econômicas, sociais e espaciais.

Assim, a pesquisa contribui para o debate acadêmico e social sobre a uberização e suas implicações, apontando caminhos para políticas públicas que visem à regulamentação e à melhoria das condições de trabalho nesse setor. Além disso, busca-se fornecer uma análise geográfica do problema, destacando a importância do espaço como categoria central para a compreensão das dinâmicas contemporâneas de trabalho e mobilidade urbana.

A pesquisa adota um enfoque qualitativo-exploratório, complementado por análises quantitativas de dados secundários. A abordagem qualitativa foi escolhida para compreender as experiências dos motoristas de aplicativos, considerando as dificuldades em acessar diretamente os motoristas que realizam aluguel de veículos. Assim, as informações foram extraídas de fontes bibliográficas e estudos como os realizados pela AMOBITEC. Os dados quantitativos serviram para contextualizar e fundamentar as discussões com base em informações estatísticas detalhadas.

No decorrer da pesquisa discutimos e buscamos explicar alguns conceitos e suas dimensões, como o Capitalismo de Plataforma e a uberização, atrelando a isso as novas caracterizações das relações do capital, trabalho e suas inovações tecnológicas. Além disso, a ampliação conceitual da visão da abordagem de Manuel Castells (1999), a respeito das TICS e sua contribuição visionária da formação de uma economia informacional, dá conta de leituras bem estabelecidas no escopo social econômico e político até o início dos anos dois mil.

Além disso, a construção do novo momento do capitalismo, perpassa uma visão da celeridade das inovações tecnológicas, atreladas ao capital, algo nada novo até então. Dentro da visão de Harvey (2004), essa aceleração está associada ao que seria a compressão do espaço e tempo. Tanto na visão da compressão ou ainda a ideia de transformações aceleradas, podem ser talvez fruto do que Castells (1999) chamou de paradigma da tecnologia, ou seja, em linhas gerais, anos de desenvolvimentos de inovação (1970, mais especificamente a partir de 1975), até atingir seu ápice nos anos dois mil, com a consolidação das estruturas da tecnologia atreladas ao capital.

Baseado nas visões de Castells (1999) e Harvey (2004) é possível ler a economia de plataformas, estruturadas na lógica do capital, a informatização de todos os setores sociais, econômicos e tornar-se uma construção de vida antes dos computadores e após eles, hoje sistematizados em aplicativos, internet móvel, inteligência artificial (IA) e outros. A tecnologia atual virou senso comum e não apenas algo palpável nos centros de inovações como grandes universidades, ou centros de pesquisas e centros empresariais como o Vale do Silício.

O primeiro passo da pesquisa foi justamente este: olhar a base documental de autores e pesquisas voltadas para o movimento antes da explosão da economia dos compartilhamentos, seguidas para a Gigeconomy, entender quais as repercussões atuais disso e como vislumbrar um futuro próximo mediante a incorporação da economia plataforma no sistema mundo globalizado.

A primeira etapa consistiu na revisão de literatura acadêmica, abrangendo obras de autores como Srnicek (2016), Harvey (1996, 2018) e Abílio (2020), além de artigos científicos, relatórios de organizações do setor e legislações pertinentes. Essa revisão foi essencial para mapear os conceitos-chave, como "uberização", "capitalismo de plataforma" e

"precarização do trabalho". As percepções socioespaciais foram aprofundadas com leituras como as de Tozi (2018, 2023), que colaboraram com uma visão especial do território algoritmizado pelas plataformas digitais, trazendo à discussão as desigualdades existentes entre os espaços de uma mesma cidade. Essas desigualdades, denominadas "desigualdades algorítmicas", diferenciam a oferta de serviços pelas plataformas digitais e refletem as desigualdades socioespaciais preexistentes nas cidades ao redor do mundo.

Adiante no trabalho, as pesquisas dentro do campo "aluguéis como meios de obtenção de renda aos trabalhadores plataformizados, buscaram entender como a modalidade de aluguel surgiu como alternativa enquanto objeto: o trabalho por aplicativos e sua forma como modelo de exploração.

Outro ponto importante nesta pesquisa foi a análise das condições de saúde dos trabalhadores que exercem a atividade de motorista de aplicativos. Essa análise procurou compreender os impactos do trabalho em longas jornadas e sob condições adversas, destacando os desafios físicos e emocionais enfrentados pelos motoristas.

Foram coletados dados de fontes secundárias, incluindo relatórios da ABLA (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis), estudos do DIEESE e anuários de plataformas como Uber e 99. Esses dados forneceram informações valiosas sobre a participação de veículos alugados no mercado e os custos associados à atividade. Além disso, os dados gerados pela AMOBITEC foram cruciais para este estudo. Essa associação tornou público um levantamento que reúne informações fornecidas diretamente pelas empresas de plataformas, como Uber, 99 e iFood. O estudo trouxe dados inéditos e detalhados que ampliaram a compreensão sobre o setor.

Os dados quantitativos foram analisados com ferramentas estatísticas simples, como cálculo de médias e percentuais, para facilitar a visualização e interpretação das informações. Para isso, foram elaborados gráficos e tabelas que apresentassem os resultados de maneira clara e objetiva. Algumas dessas tabelas foram baseadas em materiais do DIEESE, enquanto outras foram construídas com dados coletados durante a pesquisa, quantificando informações como custos de combustíveis e aluguéis médios das principais locadoras de automóveis utilizadas na cidade do Rio de Janeiro.

A pesquisa foi delimitada geograficamente ao município do Rio de Janeiro, com foco em regiões onde a concentração de motoristas de aplicativos é significativa. A escolha da cidade se justifica por sua relevância como um dos maiores centros urbanos do Brasil e por ser o local de residência do pesquisador, o que facilitou o levantamento de dados locais e o contato com as fontes de informação.

Os estudos da ABLA 2024, 2023 e 2022 são instrumentos, ferramentas valiosas de informações, assim como as consultas e diagnósticos das formas como ocorrem os aluguéis (valores, custos, tempo, benefícios oferecidos por cada empresa, entre outros). Buscou-se, então, uma leitura dessas empresas dentro do cenário “agentes de locação”.

As empresas inseridas no ramo de locação viram um potencial nicho do aluguel para motoristas via aplicativo, sendo assim algumas criaram subsidiárias, ou melhor, produtos diferenciados dedicados ao setor. Como é, por exemplo, a Unidas Driver, produto das empresas exclusivas para o motorista de aplicativos ou a Movida/motorista de aplicativos, o fato é que todas as locadoras estudadas têm produtos apropriados para a atividade em questão.

As locadoras trazem consigo a ideia de liberdade do motorista em alugar a qualquer momento e gerar renda, porém subverte esta fala a pressão exercida para cumprir as metas dos custos da locação.

Vale ressaltar que pesquisa empírica, com motoristas que alugam carros, junto às locadoras, foi impossibilitada frente ao protecionismo dos dados gerados pelas empresas de aplicativos.

Foi possível entender durante a pesquisa que o trabalhador uberizado, não está distante das relações de poder de subsunção do trabalho. Na verdade, o trabalho e o emprego perdem seus sentidos sociais, recaem sob as máximas subsistências.

Afinal o emprego toma caráter de ocupação temporária cadê vez mais legitimadas pelas empresas aplicativos, assim como o trabalho é fruto da necessidade de: comer, vestir-se e morar.

A pesquisa em si abriu uma percepção espacial e geográfica tendo como objeto os aluguéis e progressivamente foi incorporando elementos que justificasse ser os aluguéis mais

uma nova forma da exploração da mão de obra de quem necessita desta modalidade para exercer trabalho.

Temporalmente, os dados analisados abrangem o período de 2019 a 2023, permitindo uma visão abrangente das dinâmicas recentes no mercado de aluguéis veiculares e trabalho por plataformas. A pesquisa foi realizada ao longo do biênio 2022-2024, com etapas específicas de levantamento bibliográfico, análise de dados secundários e elaboração de conclusões baseadas nos objetivos propostos.

A escolha metodológica, com sua integração entre abordagens qualitativas e quantitativas, permitiu explorar as nuances do tema de maneira ampla e profunda. Por meio da análise estatística dos dados e da revisão bibliográfica, foi possível correlacionar as implicações da uberização e do aluguel de veículos com as condições socioeconômicas e espaciais enfrentadas pelos motoristas de aplicativos.

Essa visão trouxe informações importantes, como: os ganhos dos motoristas. Frente aos custos diretos e indiretos, a base salarial fica um pouco acima dos R\$2.500 reais, segundo o aplicativo (Stop Club). Somados a isso, incorpora-se as tabelas e os diversos comparativos estabelecidos entre as modalidades: alugar, financiar ou carro próprio quitado.

Outra visão fundamental foi estabelecer as relações entre o trabalho de motorista e a saúde. Em 9 de Julho de 2024, o site da 99, divulga uma matéria com o tema: "Saúde do Motorista de Aplicativo: dicas para você se cuidar".

Ademais, a análise evidenciou impactos significativos na saúde física e mental dos motoristas. Jornadas extenuantes, falta de segurança econômica e condições de trabalho instáveis são fatores que contribuem para o desgaste dos trabalhadores, reforçando a precariedade associada à uberização. No âmbito espacial, constatou-se que as práticas de locação e as operações das plataformas digitais intensificam desigualdades socioespaciais, promovendo a concentração de serviços em áreas centrais e marginalizando regiões periféricas.

A partir desses achados, torna-se evidente a necessidade de regulamentação e de políticas públicas que promovam melhores condições para os motoristas de aplicativos. Entre as medidas recomendadas, destacam-se:

1. Estabelecimento de tetos para custos de aluguel de veículos, garantindo que os motoristas possam operar com margens de lucro mais justas.
2. Garantias trabalhistas mínimas, como assistência médica, seguros e acesso a benefícios.
3. Incentivo ao uso de veículos sustentáveis, para reduzir os impactos ambientais decorrentes do aumento no volume de veículos em circulação.

Os fatores somados: custos dos aluguéis e ganhos reais dos motoristas frente a dissolução dos seus custos diretos, indiretos e variáveis diluem os reais ganhos da atividade, fazendo o motorista percorrer mais distâncias quilômetros por dia e cumprir jornadas mais árduas, em muito superando as 10 horas de trabalho.

A necessidade de gerar renda (aluguel), a quitação dele, somado à gasolina são condições iniciais para começar a gerar renda dentro dessa atividade.

Corrobora-se assim demonstrativo dos atos exploratórios deflagrados a atividade, que erroneamente promove a falsa liberdade e autorregulamentação do próprio motorista da sua atividade de trabalho. Vende-se assim a ideia do empreendedorismo dos motoristas de aplicativos e outras atividades como, por exemplo, os motos-entregadores.

A verdade que a exposição aos riscos do trabalho sem o resguardo da empresa plataforma torna este, um trabalhador autônomo, porém totalmente dependente de si para gerar renda, sem ter protecionismo ao trabalho e bem-estar de forma geral, uma vez que o argumenta mais comum advindo dessas empresas está embutido na fala: somos empresas do ramo de tecnologia que conecta motorista e pessoas. A total descaracterização e responsabilidade das mesmas sob a ótica do trabalho gerado.

Além disso, a pesquisa se esforçou para identificar os desafios encontrados pelos motoristas e o impacto que as práticas das plataformas e locadoras têm na precarização do trabalho. Essa análise destaca a relevância de se discutir políticas públicas que possam mitigar as desigualdades e oferecer melhores condições para os trabalhadores, promovendo um ambiente mais justo e sustentável.

Embora a metodologia tenha sido cuidadosamente planejada, algumas limitações foram identificadas:

1) Acesso a Dados Primários: Dificuldades em acessar motoristas dispostos a participar das entrevistas devido à rotina intensa de trabalho.

2) Disponibilidade de Dados: Informações restritas sobre parcerias entre locadoras e plataformas, devido à confidencialidade comercial.

3) Tempo e Recursos: Restrições de tempo e recursos que limitaram a possibilidade de uma amostra maior e não possibilidade de acessar os motoristas que necessitavam do aluguel, por meio das entrevistas.

Os resultados revelaram que a prática de alugar veículos impõe altos custos financeiros, que frequentemente comprometem mais da metade da renda dos motoristas. Além disso, a ausência de regulamentação no setor permite que locadoras e plataformas digitais estabeleçam condições contratuais desequilibradas, ampliando a vulnerabilidade dos trabalhadores. Essas descobertas confirmam as teorias de autores como Srnicek (2016) e Harvey (2013), que destacam a transferência de riscos para os trabalhadores e a reconfiguração espacial como características centrais do capitalismo contemporâneo.

Os aluguéis se apresentam como mais uma nova forma de subordinação do trabalhador que não detém o seu meio de produção e que tem nessa condição a precarização da sua atividade, por desgastes e exposições maiores a sobrecarga de trabalho- mais horas nas ruas, cansaço físico, mental e empregabilidade incerta, gerada pelo “toque” de um dos seus “empregadores”.

No campo acadêmico, este estudo contribui para a compreensão das dinâmicas do trabalho plataformizado, integrando perspectivas econômicas, sociais e espaciais. No entanto, reconhece-se que há limitações, como o acesso restrito a dados de empresas e o alcance geográfico limitado da pesquisa, focado na cidade do Rio de Janeiro.

Ainda assim, recomenda-se que pesquisas futuras aprofundem a análise sobre o impacto ambiental do aumento da frota de veículos e explorem outras cidades e contextos geográficos, ampliando a compreensão sobre as implicações do capitalismo de plataforma. Além disso, estudos comparativos entre diferentes modelos de locação de veículos poderiam fornecer insights valiosos para a construção de políticas públicas mais efetivas.

Por fim, relacionar a Economia de Plataforma e a modalidade de aluguel como alternativa econômica para fins de exercer trabalho, destaca a uberização como uma forma de exploração do trabalho e confiabiliza a esta pesquisa um olhar de validação acadêmica e social sobre os ainda recentes modelos de trabalhos pautados nos aplicativos e aqui, especificamente, dos que têm a necessidade em alugar veículos.

Os aluguéis de veículos representam mais do que uma estratégia de trabalho; são uma peça central no sistema de exploração que caracteriza o trabalho plataformizado. Apesar de oferecerem uma alternativa de subsistência, eles reforçam desigualdades e precarizações que demandam atenção urgente de governos, sociedade civil e pesquisadores.

Sendo assim os procedimentos e etapas adotados ao longo desta pesquisa foram fundamentais para a estruturação de uma análise que considera a complexidade do tema e oferece uma contribuição significativa para o debate acadêmico e social.

Em síntese este estudo teve como objetivo principal investigar os impactos dos aluguéis de veículos na precarização do trabalho dos motoristas de aplicativos, no contexto do capitalismo de plataforma. Ao longo da pesquisa, foi possível evidenciar que o aluguel de veículos, embora muitas vezes a única alternativa para a entrada nesse mercado, aprofunda a exploração e a instabilidade vivenciada por esses trabalhadores.

#### 4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABLA - Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis. **Relatório Anual 2023.** Disponível em: <https://www.abla.com.br>, Acesso em: 10 dez. 2024.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização:Do empreendedorismo à exploração.** São Paulo: Boitempo, 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador *jus-in-time?*** Estudos Avançados, v.34,n98, p. 111-126, 2020b. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/170465>. Acesso em: 29 de junho de 2021.
- ANTUNES, Ricardo (org.).**Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.**São Paulo: Boitempo, 2020a.
- Brasil. **Lei 13.467**, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 10 de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. *Diário Oficial da União* 2017; 14 jul.
- CAMPOS, Claudinei da Silva; GONÇALVES, Marcelo Freire. **Da economia GIG à economia de plataforma: a evolução da economia digital no trabalho humano.** Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, v. 26, n. 2, p. 26-41, 2022.
- Souza, Rodrigo Stringheta. **Novas e velhas faces do trabalho precarizado e: seus impactos na saúde do trabalhador: análise de matérias jornalísticas sobre trabalho informal 1.0.** ed. 22 de Mar,2022: UNESP(Universidade Estadual Paulista), disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/217350>. Acesso em: julho/2024.
- DIEESE. **A desindustrialização e o setor automotivo: retomada urgente ou crise sem fim.** Nota técnica, 2023. Disponível em: <https://www.dieese.org.br>, Acesso em: 10 dez. 2024.
- DRUCK, Graça. **A precarização social do trabalho no Brasil.** In: ANTUNES, R. (org). Riqueza e Miséria do trabalho no Brasil II. São Paulo, Boitempo, 2013.
- FONTES, Virginia. **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. Marx e o Marxismo** – Revista do NIEP-Marx, v. 5, n. 8, p. 45–67, 2017. Disponível em: <http://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220/177>. Acesso em: 24 set. 2023.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1992.
- HARVEY, David. **O espaço como palavra-chave.** GEOgraphia, v. 14, n. 28, p. 8-39, 2013.
- HARVEY, David. **A Loucura da Razão Econômica: Marx e o capital no século XXI.** primeira.ed. [S.l.]: Boitempo, 2018.
- HOWE, Jeff. *The rise of crowdsourcing.* WIRED, v. 14, ed. 6, p. 1-4, 6 jun. 2006.
- HOWE, Jeff. **O poder das multidões: porque a força da coletividade está remodelando o futuro dos negócios.** Tradução: Alessandra MussiAraujo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

MACHADO, Alves. **Análise de viabilidade econômico-financeira**: para tomada de decisão de motoristas de aplicativos para alugar ou financiar veículo na Região Metropolitana de Porto Alegre/RS. Orientador: Maria Ivanice Vendruscolo. 2020. 1 f. Trabalho de conclusão de graduação (Graduação Ciências Contábeis) - Ciências Econômicas, Porto alegre, 2020. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/265928>, acessado em outubro.2024.

MOTTA JÚNIOR, Paulo Roberto Monsores da. **Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 16., 2019, Vitória. Anais eletrônicos [...] Vitória: UFES, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26339/19804>. Acesso em: 25 de julho de 2022.

PESSANHA, Marcela. **Precarização no capitalismo de plataforma: o caso dos motoristas de aplicativo**. Revista Brasileira de Geografia, v. 4, n. 1, p. 25-40, 2019.

Rodrigues NLPR, Moreira AS, Lucca SR de. **O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo**. Cad Saúde Pública [Internet]. 2021; 37(11): e00246620. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00246620>

SILVA, Sandro Pereira; LAMEIRAS, Maria Andreia Parente; CARVALHO, Sandro Sacchet de; RAMOS, Lauro Roberto Albrecht; FERNANDES, Leo Veríssimo. **Conjuntura do mercado de trabalho no Brasil: análise dos dados até o primeiro trimestre de 2023**. Brasília, DF: Ipea, set. 2023. 28 p. (Disoc: Nota Técnica, 108). Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/12385>>. Acesso em: 28 de setembro de 2023.

SLEE, Tom. **Uberização: A nova onda do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2017.

SRNICEK, Nick. **Capitalismo de plataforma**. São Paulo: Ubu, 2016.

TOZI, Marcelo. **Uberização e desigualdades algorítmicas urbanas: desafios do trabalho na era digital**. Revista Estudos Urbanos, v. 12, n. 3, p. 490-510, 2018

TOZI, F. **As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil**. XV Coloquio Internacional de Geocrítica, Lascienciassocials y laedificación de una sociedad post- capitalista Barcelona 7-12 de Março de 2018: [s. n.], 2018.

TOZI,F. **Plataformas Digitais e Novas Desigualdades Socioespaciais**. São Paulo, editora Max Limonad, 2023.