

DO OBJETO-REI (AUTOMÓVEL) AO NOVO OBJETO-REI (SMARTPHONE): CONCENTRAÇÃO E FRAGMENTAÇÃO DO USO DO SMARTPHONE NO URBANO

Mikael Rodrigues de Araujo¹

Universidade de São Paulo (USP)

São Paulo, SP, Brasil



Enviado em 2 fev. 2025 | Aceito em 22 maio 2025

Resumo: Este artigo tem o objetivo de analisar a metamorfose que levou o objeto-rei (o automóvel) e o novo objeto-rei (smartphone) a coabitarem nos atuais fenômenos sociais/espaciais. Ao investigar o avanço do fenômeno urbano em Paris – a urbanização acelerada, o avanço da periferia e o aumento da sua distância para o centro –, fez com que a necessidade do automóvel e transporte coletivo se tornasse central. Hoje esse processo permanece com atualizações, pois, além do automóvel, temos o uso do smartphone. Google maps, trabalho por aplicativo, comunicação, venda de mercadoria, troca, redes sociais e mapeamento de vendas, aglutinados à necessidade do automóvel, atualizam esse fenômeno junto ao urbano. É o nosso objetivo aqui demonstrar essa atualização, apontando a análise desse fenômeno a partir de Henri Lefebvre.

Palavra-chave: carro; smartphone; urbano; objeto-rei; novo objeto-rei.

FROM THE OBJECT-KING (AUTOMOBILE) TO THE NEW OBJECT-KING (SMARTPHONE): THE CONCENTRATION AND FRAGMENTATION OF SMARTPHONE USE IN URBAN AREAS

Abstract: This paper aims to examine the transition from the object-king –the automobile, a concept developed by Henri Lefebvre–to the emergence of a new object-king: smartphone. By investigating the historical circumstances surrounding urban expansion in Paris–marked by accelerated urbanization, the expansion of the periphery, and its increasing distance from the city center–the necessity of automobiles and public transportation became paramount. This process continues with new developments: alongside the automobile, the smartphone has become central to urban life. Applications such as Google Maps, gig work platforms, communication tools, e-commerce, social networks, and sales mapping, all integrated with the automobile, reshape this phenomenon in contemporary urbanity. This study aims to demonstrate this transformation, analyzing the phenomenon through the lens of Henri Lefebvre’s theoretical framework.

Keywords: car; smartphone; urban; object-king; new object-king.

DE L'OBJET-ROI (LA VOITURE) AU NOUVEL OBJET-ROI (TÉLÉPHONE INTELLIGENT): CONCENTRATION ET FRAGMENTATION DES USAGES DU TÉLÉPHONE PORTABLE EN MILIEU URBAIN

Résumé: L'objectif de cet article est de montrer le passage de l'objet-roi (la voiture), concept développé par Lefebvre, et les circonstances historiques qui ont conduit au nouvel objet-roi (téléphone intelligent). En étudiant l'évolution du phénomène urbain à Paris - l'urbanisation accélérée, l'avancée de la périphérie et l'augmentation de son éloignement du centre - le besoin de la voiture et des transports en commun est devenu central. Aujourd'hui, ce processus se poursuit avec des mises à jour, car en plus de la voiture, nous avons l'utilisation des téléphones portables. *Google Maps*, le travail développé par les applications de téléphonie mobile, la communication, la vente de biens, les échanges, les réseaux sociaux et la cartographie des ventes, combinés à la nécessité de la voiture, actualisent ce phénomène dans l'environnement urbain. Notre objectif ici est de montrer cette actualisation, en proposant une analyse de ce phénomène à partir d'Henri Lefebvre.

Mots clés: la voiture; téléphone intelligent; l'urbain; l'objet roi; nouvel objet-roi.

1. Doutor e pesquisador em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), ORCID <https://orcid.org/0000-0003-0835-1115>. E-mail: mikaellgeo@gmail.com.

Introdução

A vida cotidiana no mundo moderno. Esse é o nome do livro de Henri Lefebvre (1991). A capa do livro em uma edição da Galimard sintetizou o que representa a sociedade urbana para Lefebvre. Ao fundo da imagem há prédios, ruas e avenidas, os sinais de trânsito, a circulação de automóveis e de pessoas. No primeiro plano, aparece um sujeito produzido pela sociedade urbana. Esse sujeito tem bocas e olhos com setas indicando as direções para as quais ele pode ir ao transitar pelo urbano. Isso, segundo Lefebvre (2013), revela o problema número um do urbanismo dito moderno. Em simultâneo com o rasgar os ventres das cidades, o automóvel aumentou a aceleração da circulação, da produção e do ritmo da vida cotidiana. “Algumas pesquisas seriamente realizadas não forneceriam o material que permitiria a construção de calçadas rolantes rápidas, material este ainda em falta, ao que parece?” (Lefebvre, 2013, p. 13-14). E o autor responde: “Nas ruas e no metrô, nos edifícios, a utilização de esteiras e calçadas rolantes, das escadas rolantes, das telecabines, não progride” (Lefebvre, 2013, p. 13-14). Logo, a forma de produção industrial infiltra-se na vida cotidiana e dita as relações sociais que a envolvem.

Lefebvre percebia que o objeto-rei estava localizado na zona crítica do fenômeno urbano. Carlos (2019, p. 46) explica que nessa zona “a urbanização, que deixa de ser induzida pela indústria, assume a forma indutora das transformações no seio da sociedade que se anuncia como urbana”. O fenômeno urbano adquire características próprias na sua forma e conteúdo, e conduz, em alguma medida, a expansão do tecido urbano, as formas de trabalho, o comércio, o estilo de vida, os ritmos da vida cotidiana e outros. Assim, o objeto-rei, para Lefebvre, hoje se tornou uma realidade, pois há uma grande concentração de carros nos grandes centros urbanos, como as metrópoles.

É nessa zona crítica que este artigo localiza as relações do urbano e o uso do smartphone. O uso da *internet*, acessos às redes sociais, *Google Maps* etc., onde se concentram no uso do novo objeto-rei, o que muitas pesquisas parecem entender como algo dado, natural, incontornável – fato que também consideramos isso –, mas não podemos deixar de lado a análise do novo objeto-rei, demonstrando a sua concentração e fragmentação.

Assim, o smartphone se tornou uma ferramenta técnica praticamente indispensável para a reprodução das relações sociais de produção. Compra e venda de produtos, comunicação de trabalho, pesquisa, amizade, relações afetivas e muitas outras se tornaram naturalizadas a partir do uso das plataformas disponíveis no novo objeto-rei. O envio de áudios e mensagens escritas substituiu significativamente a ligação. O envio de cartas deu lugar às postagens nas redes sociais. Pedidos e compras em loja física deram espaço às lojas virtuais e entregas mediadas por plataformas. Esse fenômeno está localizado na zona crítica do urbano, nas suas formas e conteúdos, pois além de fundamental para as relações sociais de produção, o smartphone apresenta uma saturação de escalas geográficas - da localização (local) ao global -, alta concentração em centralidades urbanas, causando modelagens nas formas de vida.

Nesse sentido, iniciaremos com a primeira seção apontando as relações do objeto-rei (o automóvel) com o urbano para Lefebvre, destacando como o primeiro está ligado a sua obsolescência e à obsolescência do espaço urbano, promovendo assim a reprodução do capital. Em seguida, abordaremos as circunstâncias histórico-econômica que levaram o smartphone se tornar o novo objeto-rei, centralizando serviços e modelando formas de vida, tendo o seu uso como determinante para a reprodução das relações sociais de produção. Sobre isso, vamos analisar dados da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel, 2024) que demonstram o número de acessos ao telefone móvel no Brasil, indicando uma concentração no estado de São Paulo. Em seguida,

analisaremos os dados da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), onde a concentração na capital do estado fica ainda mais evidente e se relaciona, além disso, como o fenômeno da circulação dos cicloentregadores e a sua concentração nas centralidades da cidade de São Paulo.

O objeto-rei para Henri Lefebvre: o urbano e o automóvel

Henri Lefebvre nomeou o automóvel de objeto-rei. O impacto que a produção desse objeto-rei teve sobre a vida cotidiana, principalmente a urbana, nos anos 1960 na França, faz jus ao nome. Por um lado, à medida que o tecido urbano e o fenômeno urbano cresciam, o transporte coletivo e particular – incluindo o automóvel – faziam parte da estratégia da produção do espaço. Em contrapartida, também se percebia que o nível da vida cotidiana estava sendo capturado pela técnica. A televisão, o rádio e o automóvel, considerados pelo autor como *gadgets* (Lefebvre, 1969a), isto é, técnicas com alta infiltração na vida cotidiana, eram elementos buscados por Lefebvre para elucidar e analisar a vida cotidiana. Assim, o urbano, o objeto-rei e a vida cotidiana se entrelaçam na investigação do autor e refletem processos semelhantes na atualidade.

Lefebvre (1969b, p. 9), ao discutir sobre os avanços da técnica, afirma que ela leva o ser humano às aventuras planetárias, interplanetárias e galácticas, fascinando os habitantes da Terra, ao mesmo tempo que “ocultava-lhes simultaneamente o perigo, o terror e o abandono em que vivem. Perdem de vista a humilde superfície do globo, salvo quando seus interesses limitados e ferozes os levam a tanto”. As viagens interplanetárias acontecem enquanto a vida terrena – a urbanização, a forma urbana, a moradia – se aprofundava. Isso gerou um descompasso entre a vida vivida e a vida assistida nos meios de comunicação da época. Então, segundo Lefebvre (1969b, p. 10), “nada de exploração cósmicas enquanto na terra milhões de seres humanos sofrerem de fome! Nada de recursos colossais atirados aos ventos dos espaços enquanto os problemas da cidade e do campo terrestre não forem resolvidos!”.

Essa análise tem duas dimensões: os avanços das técnicas no período da Guerra Fria e as investigações de Lefebvre sobre como as pessoas vivem. Lefebvre (1969b, p. 11), escreve no ano de 1967, que “não se arranca mais os corações das vítimas. O que se arranca agora são os sentidos das multidões de espectadores. A tecnicidade mais assombrosa faz-se acompanhar assim por uma estranha religiosidade”. Técnicas como a eletricidade, o motor a explosão, aviões e automóveis transformaram a vida cotidiana e a maneira como as pessoas viviam. Isso aconteceu no imediato da vida cotidiana. Mudanças efetivas e descontínuas, mas sem retorno. O que Lefebvre ressalta é a ideologia da tecnicidade. Embora algumas técnicas não façam parte imediatamente da vida cotidiana de muitos, como as viagens interplanetárias, elas condicionam os espectadores a pensarem que as vivenciam, que serão impactados por elas, que conduzem o volante em direção às viagens interplanetárias.

O avanço da técnica e a formação da sociedade urbana nos fins dos anos 1960 e 1970 se localizavam na zona crítica, segundo Lefebvre. A sociedade urbana se constitui da formação das cidades à sociedade urbana. O autor elabora um esquema que induz a interpretação do leitor a uma noção linear da formação e transformação da cidade – do rural ao urbano –, sendo que esse processo acontece de maneira simultânea (Lefebvre, 1999, p. 27). Lefebvre categoriza esse processo em fases. Inicia localizando a agricultura subordinada à indústria; a segunda, com a indústria subordinada à urbanização; e a terceira, formada na zona crítica, na tendência à formação da sociedade urbana.

Lefebvre situa esse processo em um eixo de zero a 100%, sendo este a representação da zona crítica. Saindo das cidades antigas para o momento crítico do fenômeno urbano, esse processo

acontece de maneira diferente dependendo da escala geográfica. Esse eixo provoca problemáticas urbanas que se passam na zona crítica. Nas quais “as hipóteses teóricas que permitem traçar um eixo, apresentar um tempo orientado, *transportar a zona crítica pelo pensamento*, indo além dela, permitem apreender o que se passa? Talvez” (Lefebvre, 1999, p. 27). O fenômeno urbano, por sua vez, incorpora a complexidade que envolve a sociedade urbana, das relações imediatas com a particularidade de onde surgem às tendências à homogeneização por meio de fenômenos que se tornam semelhantes em diferentes localizações geográficas. Assim, a formação das cidades tem suas relações empíricas (dados, população, cidades, ruas, avenidas etc.) e a sociedade urbana tem características da particularidade e totalidade, do local ao global das relações urbanas.

O fenômeno urbano faz parte da particularidade espacial. Faz parte da localização geográfica, mas ele tem tendências ao nível global, repete-se de maneira semelhante em outra localização. Isso coloca em debate a diferença da cidade e do urbano. Carlos (2007, p. 12) diz que há diferenças entre a cidade e urbano: “a cidade enquanto dimensão do lugar, da vivência, do vivido, da vida cotidiana, isto é, da localização; e o urbano, a dimensão virtual do processo, da realidade urbana enquanto fenômeno”. Por meio disso, o fenômeno urbano se apresenta como realidade global (talvez, total), implicando o conjunto da prática social e, portanto, uma tendência à homogeneização das relações sociais no urbano, uma lógica pela dimensão do *cotidiano*. “Após ter apresentado o *urbano* (não dizemos mais: a cidade), imagens e conceito adquirindo nitidez, virtualidade ascendente, vamos analisar o fenômeno tal como ele oferece ao conhecimento que estuda o ‘real’” (Lefebvre, 1999, p. 51). O “real” entre aspas aponta a hipótese da sociedade urbana em formação, dando-lhe o movimento de que é parte virtual e parte real, em via de um horizonte aberto. Ela é real, mas não imediatamente concreta.

Na sociedade urbana, o automóvel aparece como objeto-rei. “Nesta sociedade em que a coisa tem mais importância que o homem, existe um objeto-rei, um objeto-piloto: o automóvel” (Lefebvre, 1969b, p. 13). A sociedade dita industrial apresentava novas características. Antes a indústria condicionava a urbanização, o avanço da franja urbana, o aumento populacional no centro e a proliferação da periferia das áreas urbanas, a construção de novas rodovias e meios de circulação. Tanto na época de Lefebvre como hoje, isso continua acontecendo em alguma medida, mas a sociedade urbana gerou traços peculiares. O automóvel é a destruição do mundo urbano. Passou a substituir o desenvolvimento dos meios de circulação racionais – transporte coletivo –, por exemplo. Conforme Lefebvre (1969b, p. 13), o automóvel [...] “dito ‘durável’ se deprecia com uma velocidade extraordinária; acontece que os fabricantes aceleram essa depreciação. O objeto-rei, a coisa piloto se destrói a si mesma”, ao mesmo tempo que este objeto dito durável atingiu um tal ritmo de obsolescência programada. O seu ritmo de destruição da cidade e o crescimento do tecido urbano, o aumento da velocidade do transporte e a obsolescência programada desse objeto-rei, fazem com que o capital investido na sua produção atinja a velocidade de giro de capital acelerado, uma velocidade semelhante à da circulação de automóveis pelas vias urbanas.

No início do século XX, Henry Ford fortaleceu a tese: *o homem é um apêndice da máquina* (1954). A primeira revolução industrial, com as máquinas de tear e descaroçar algodão, levou a questionamentos sobre o trabalho humano, que, a partir da incorporação das máquinas no setor produtivo, substituiu o trabalho simples dos artesãos pela condução das máquinas. Isso aumentou a produtividade e a lucratividade das indústrias, ao passo que o trabalho ficava cada vez mais especializado e dependente das máquinas. Nesse sentido, Ford incrementou a linha de montagem, acelerou a produção de automóveis e diminuiu os custos de sua produção. O trabalho especializado, a produção padronizada, a divisão e especialização do trabalho e a repetição mecânica dos

movimentos do trabalho – tornando comuns as lesões por esforço repetitivo (LER) – foram características da instalação da linha de montagem.

O trabalho de Ford e a indústria reestruturaram a produção dos automóveis, impactando também a particularidade espacial onde ela se localiza. Sobre isso, Harvey (2013, p. 54) explica que esse processo – a instalação de indústrias, a urbanização e cidades que produzem – gera capital fixo. A divisão do trabalho nas fábricas é decorrente da divisão social e internacional do trabalho. Enquanto alguns países fornecem matéria-prima, como ferro e aço, para satisfazer as demandas das outras indústrias, como a automobilística, a de construção e a de maquinários, outros países podem estar realizando a produção desses bens de consumo duráveis.

A exemplo, Henry Ford iniciou o projeto de construção de uma cidade industrial nomeada de Fordlândia, localização na região Norte do Brasil. O objetivo era aumentar a extração do látex – matéria-prima da fabricação da borracha – e com isso acelerar a produção e diminuir os custos da produção de pneus e outros produtos derivados da borracha. Quando essa cidade industrial cessou sua produção, as casas, os edifícios e a produção da cidade permaneceram no local, tornando-se uma representação de ruínas modernas abandonadas em decorrência da desaceleração industrial que levou a um declínio urbano (Duarte, 2019). Assim, esse fenômeno gera a mobilização e a imobilização do espaço (Carlos, 2018; Alvarez, 2019) e o capital fixo gerado a partir disso – a urbanização, as cidades, as rodovias, a infraestrutura etc., especialmente quando a circulação diminui ou cessa – tem uma tendência à desvalorização (Harvey, 2013).

Em Detroit (EUA) aconteceu algo semelhante. Essa cidade era uma das que mais crescia no mundo até a crise do petróleo nos anos 80 (séc. XX). A indústria automobilística aquecia a cidade e acelerava o seu crescimento urbano com a venda de terrenos e de imóveis, além de aluguéis, comércio e da alta na circulação de pessoas. Com a crise do petróleo e, posteriormente, houve a desaceleração industrial desse setor e, por conseguinte, as fábricas buscaram outras localizações geográficas para se instalar, visando diminuir os custos com a produção – como a mão de obra, a matéria-prima e os impostos – e buscar melhores condições de importação e de exportação de seus produtos.

O documentário “Detropia” mostra que, esse processo culmina na crise de 2008, em que após 2013 Detroit parece uma cidade fantasma, com a desvalorização dos imóveis. Com isso, comércios, supermercados, restaurantes e lojas fecharam ou tiveram grandes perdas nos seus faturamentos mensais. As casas que abrigavam os trabalhadores e os prédios que serviram de escritórios de venda e imóveis de lojas de autopeças foram destruídos devido a sua desvalorização acelerada.

Vimos, portanto, que a urbanização e a indústria automobilística estão articuladas. A urbanização e a valorização dos imóveis dependem da circulação e do aquecimento industrial automobilista. Ao mesmo tempo, sem ela, o urbano passa por uma reestruturação. É sobre isso que Lefebvre (1969b) fala quando diz que o carro é estruturado-estruturante. Ao passo que é um bem durável, isto é, a sua depreciação tem um tempo programado e acontece em uma velocidade extraordinária, essa depreciação é cronometrada pelos seus fabricantes para acelerar e aumentar a sua produção, como também os setores que a envolvem: autopeças, mecânicos, lojas de sucatas, pinturas, funilarias, além das lojas de seguros, que arrecadam milhões pela prevenção de serviços que muitas vezes não são usados. “Nunca um objeto dito durável atingiu um tal ritmo de ‘autodestruição’. O capital investido na sua produção atinge assim uma velocidade de giro acelerada, a verdadeira velocidade da circulação do automóvel” (Lefebvre, 1969b), p. 13), fazendo parte da vida moderna, tanto da época do autor como atualmente.

O novo objeto-rei: o smartphone e a escala do corpo

O novo objeto-rei apresenta uma saturação das escalas geográficas. Ele carrega em si um pressuposto básico da história da geografia: a localização. Para usar inúmeras ferramentas desse dispositivo, precisamos acionar a sua localização, o que também proporciona várias situações: quando o dispositivo for perdido, poder rastreá-lo e recuperá-lo; traçar uma rota ou direcionamento mais preciso para algum lugar; e pedir comida por aplicativos de entrega, que usam a localização para rastrear e acompanhar a entrega de um produto em tempo real. Além desses conteúdos, as redes sociais, como Facebook, Instagram e Twitter, podem usar a localização para adicionar informações geográficas às postagens e, com isso, oferecer recomendações personalizadas a partir dela².

Essas plataformas, aplicativos e *sites* que usamos por meio do smartphone monitoram a localização geográfica do percurso do usuário. Atualmente, *notebooks*, relógios digitais, *smart TVs*, rádios, carros e câmeras digitais também possuem acesso à nossa localização, que adquiriu uma dimensão concreta e a saturação de níveis de análise e escala geográficas, complementando-se e distanciando-se quase instantaneamente³. Isso se configura no momento de um toque no novo objeto-rei, levando à compressão espaço-tempo (Harvey, 2016) em patamares inéditos na história. O novo objeto-rei se encontra na escala do corpo dos sujeitos, adentrando a casa, o corpo, a mente, a saúde e, com isso, tornando o sujeito, novamente, um apêndice da máquina, dessa vez com a roupagem da técnica, da inovação capilarizada por diversos níveis da vida cotidiana.

Diante desse quadro, o novo objeto-rei nomeia os conteúdos que se tornaram indispensáveis na forma de vida atual. Em outras palavras, essa nomeação não significa somente o *smartphone*, o novo objeto-rei se refere à reprodução das relações sociais de produção e todos os outros conteúdos das relações sociais gerados com a infiltração dessa técnica na forma de vida, bem como as consequências do seu uso. Logo, ele estrutura as relações sociais necessárias desde a produção até as formas de consumo e a reprodução do capital, usando o *smartphone* como elemento central para a mediação dessas atividades.

Ao mesmo tempo, o uso dessas plataformas gera um abismo entre o mundo real (da localização da vida, de como as pessoas vivem, quais os seus problemas sociais, políticos, culturais etc.) e o mundo virtual (das representações “perfeitas”, do espetáculo, das ideologias, dos condicionamentos da sociedade burocrática de consumo dirigido), produzindo, como apontou Lefebvre (1991), um descompasso que passa despercebido.

Conforme Han (2018, p. 12), com a falta do afastamento, “a comunicação digital desconstrói a distância de modo generalizado. A desconstrução da distância espacial acompanha a erosão da distância mental”. Sendo assim, a “comunicação digital fornece essa exposição pornográfica da intimidade e da esfera privada. Também as redes sociais se mostram como espaços de exposição

² Max Ficher (2022) explica como surgiu o “botão incrível” que depois se tornou o botão de “curtir” as publicações no Facebook. O resultado disso foi a criação do “sociômetro”, capaz de monitorar tendências e desejo, além de emoções, como autoestima, orgulho, vergonha e insegurança, a partir das expressões dos sujeitos sobre as publicações. Conforme questiona o autor, “quando foi a última vez que cinquenta, sessenta, setenta pessoas aplaudiram você em público fora da internet? Uma vez em anos? Nunca? Nas mídias sociais, isso é parte de uma manhã normal” (Fisher, 2022, p. 45), tornando isso um ciclo de “retroalimentação da validação social” (Fisher, 2022, p. 47).

³ Por outro lado, “as mídias digitais se distinguem das mídias de massa como rádio ou televisão. Mídias como blogs, Twitter [a atual rede social X] ou Facebook desmediatizam a comunicação” (Han, 2018, p. 37). Desmediatizam pelo fato de fragmentar as informações e direcioná-las conforme o perfil gerado pelo algoritmo, com base nos dados capturados pelo novo objeto-rei (o *smartphone*).

do privado” (Han, 2018, p. 13), indicando uma saturação de escalas a respeito da vida privada e da vida publicamente generalizada.

A saturação das escalas diz respeito a diversas substâncias⁴ diluídas nas relações sociais presentes na forma de vida. Elas se revelam no desenvolvimento desigual e nos da vivência e nos diferentes corpos e formas de vida. Também podemos apontar que a modernidade e o modernismo, em diferentes temporalidades históricas, bem como o desenvolvimento atual dos *gadgets*, revelam substâncias diluídas na saturação que envolve a análise da vida cotidiana.

O aspecto da saturação representa a simultaneidade e a instantaneidade com as quais os fenômenos estão acontecendo. Entretanto, antes da instantaneidade atual, os elementos técnicos e tecnológicos que constituíram o avanço da globalização instigaram debates em torno do encurtamento do espaço-tempo, do salto do local ao global, bem como de sua aglutinação.

A partir de 1972, segundo Harvey (2016), ocorreram mudanças abissais nas práticas culturais, políticas e econômicas do mundo. Isso aconteceu devido ao que o autor conceituou como “compressão do espaço-tempo”, isto é, o entendimento de que os avanços das técnicas foram incorporados às relações sociais de produção, aniquilando do espaço-tempo.

Nesse ínterim, Carlos (2007) esclarece que a reprodução das relações sociais se dá fora das fronteiras de um lugar específico. Em outras palavras, a autora revela que as relações de troca acontecem fora da particularidade do lugar e que estão, em alguma medida, determinadas pela reprodução ampliada do capital. Para Carlos (2007a, p. 13), “novas atividades criam-se no seio de profundas transformações do processo produtivo, novos comportamentos se constroem sob novos valores a partir da constituição do cotidiano”. Assim, os avanços da técnica não significam a abolição total do tempo, mas indicam a diminuição substancial dele, como consequência do espantoso desenvolvimento da ciência e da tecnologia aplicado ao processo produtivo.

Tendo isso em vista, embora tenhamos a impressão de que as mediações para saltarmos da determinação local à global estão diminuindo, ocorre complementemente o oposto. Além do aumento no número de mediações, também está crescendo a complexidade que as envolve. Essa falsa aparência decorre do fato de as substâncias de tais mediações encontrarem-se diluídas, abstratas e, muitas vezes, despercebidas devido às mistificações causadas pela modernidade, como se o moderno viesse para ajudar no desenvolvimento positivo da sociedade ao facilitar as nossas relações sociais.

A aparente diminuição do local/global também vem da instantaneidade com que saltamos de uma escala local para a escala global ao tocar na tela do smartphone, seja em plataformas, aplicativos ou redes sociais. Isso inibe a complexidade que envolve a relação do sujeito com a técnica. Ela aparece como uma mediação necessária e importante para o desenvolvimento da sociedade, modelando a forma de vida e condicionando a vida dos sujeitos.

O novo objeto-rei é, diante disso, a síntese dessa saturação. Prova disso está no dado de que “em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], 2022). A pesquisa também apontou os seguintes dados:

- 52,2% (ou 778 mil) dos trabalhadores exercia, em 2022, como trabalho principal o de motorista de aplicativo de transporte de passageiros.

⁴ A substância refere-se a matérias diluídas nas mediações que ligam o local ao global e vice e versa. A forma de vida, por sua vez, é determinada pelos ditames da homogeneização da reprodução do capital, ao passo que acontece no imediato da espacialidade. Concatenar esses elementos significa identificar as substâncias diluídas nas relações sociais da escala do corpo àquelas distantes e abstratas.

- 39,5% (ou 589 mil) e 13,2% (197 mil) pessoas correspondem a, respectivamente, os trabalhadores de aplicativos de entrega de comida e de produtos e os trabalhadores de aplicativos de prestação de serviço.

Além desses dados, a pesquisa averiguou a dependência das plataformas que têm os motoristas de aplicativos de transporte de passageiros e os entregadores. Segundo ela, cerca de 97,3% e de 84,3% dos trabalhadores, respectivamente, afirmaram ser o aplicativo que determina o valor a ser recebido por cada trabalho realizado; como também 87,2% e 85,3%, respectivamente, disseram que a plataforma determinava os clientes a serem atendidos.

Diante dessas informações censitárias, podemos observar a simultaneidade do objeto-rei (o automóvel) e do novo objeto-rei (*smartphone*) coabitando em fenômenos atuais. Para as plataformas realizarem a mediação entre vendedor, entregador e pedido, assim como, motorista e passageiro, o uso do *smartphone* é imprescindível em todos os níveis.

A discussão para a relação de trabalho, em diálogo com a pesquisa do IBGE mostra que, para a realização do mais-valor acontecer, é necessária a mediação de plataformas, com determinantes globais que conduzam a venda do produto ao cliente por meio do entregador e dimensionem o valor que será cobrado pelo serviço e quanto será destinado ao entregador pelo trabalho realizado. Assim, essa prática se tornou uma forma de trabalho realizada pelo mundo virtual, retirando a autonomia e entendendo a vida concreta dos trabalhadores apenas como padronizações matemáticas do algoritmo, mapeando e realizando as relações sociais da produção ao consumo de mercadoria.

Vale destacar que o uso do *smartphone* e, com ele, das plataformas e de outros serviços na vida cotidiana pressupõe o acesso à *internet*. Para seu uso, segundo Antunes (2020), é necessário o trabalho concreto e imediato em infraestrutura: produção de energia, cabos, computadores, torres de transmissão, estradas, pontes, fios. Ou seja, uma infinidade de trabalho imediato e concreto para possibilitar o uso da *internet*, gerando capital fixo.

Entretanto, nem todos os locais têm essa infraestrutura para efetivar o acesso à *internet*, ou mesmo as pessoas, condições financeiras de adquirir um pacote de dados móveis ou fixos de *internet*. Do mesmo modo, há muitos ainda no país sem acesso aos *smartphones*. É nesse sentido que os serviços prestados e o trabalho desenvolvido por meio dos aplicativos são exclusivos, pois precisam desse novo objeto-rei e da infraestrutura da *internet* para que se realize.

Todas essas formas de trabalho, de acordo com Antunes (2020), dizem respeito aos trabalhos materiais e imateriais. O trabalho material consiste nos recursos concretos, nas matérias-primas – como a necessidade do *lítio* para a produção de baterias para *smartphone* e carros elétricos –, além de todo o trabalho socialmente necessário para a sua obtenção. Já o trabalho imaterial refere-se à geração das formas de trabalho realizadas por meio da *internet*, como plataformas de aplicativos, aulas *on-line*, teletrabalho etc. Esses mecanismos se intensificam, realizam-se ou deixam de se realizar conforme as condições da localização geográfica. Isso tanto nas condições com a natureza, com a extração dos recursos primários, como com a aparente imaterialidade do trabalho virtual socialmente necessário para o capital.

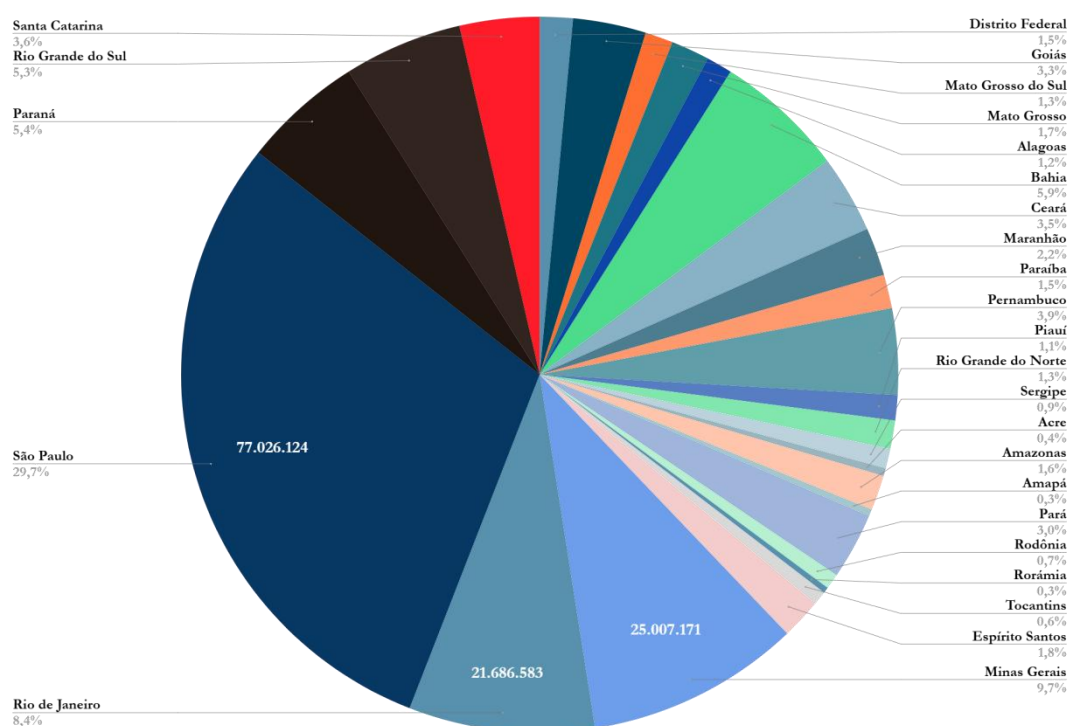
Lefebvre (1969a) analisou os *gadgets* de seu contexto, enfatizando que, enquanto a população estava deslumbrada com as viagens interplanetárias, os problemas terrenos se generalizavam. Hoje, além do deslumbre, existe uma dependência deles, sem os quais, especialmente o *smartphone*, várias tarefas que se tornaram cotidianas não se realizam.

A Anatel (2024) recolhe dados sobre a quantidade de acessos ao telefone móvel e fixo, à banda larga fixa e à TV por assinatura, que são enviados mensalmente desde 2019 no Brasil. As prestadoras

de serviços de telefone móvel encaminham esses dados para a agência visando entender a densidade, a concentração e a distribuição dos serviços no território. Dito isso, em abril de 2024, chegaram ao total de 3,7 milhões os contratos de telecomunicações – configurando a existência de novos *gadgets* que fazem parte da vida dos brasileiros.

A fim de detalhar os dados, o gráfico 1, a seguir, organiza por estado o número de acesso ao telefone móvel no território brasileiro no mês de abril de 2024, conforme a Anatel (2024).

Figura 1 - Acessos de telefone móvel (abril de 2024)



Fonte: Anatel, 2024.

Ao apresentarmos os dados no gráfico, observamos que os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro compõem os três maiores números de acessos a telefone móvel, respectivamente. Segundo a Anatel (2024), em São Paulo, foram 75 milhões de acessos em 2023, e no mesmo mês do ano seguinte o índice aumentou quase 2 milhões, chegando a 77 milhões, como mostra o Gráfico 1. Em Minas Gerais, foram 23,9 milhões de acessos a telefone móvel em abril de 2023 e, no mesmo mês no ano seguinte, foram 25 milhões, tendo um aumento de 1 milhão. Já no Rio de Janeiro, foram 20,5 milhões de acessos em abril de 2023 e nesse mesmo mês, em 2024, foram 21,6 milhões, isto é,

um crescimento de 1 milhão. Esses dados dizem respeito ao acesso a linhas telefônicas, isto é, aos números registados pela Anatel e ligados a uma operadora – Tim, Vivo, Claro e outras. Elas oferecem serviços como ligações, pacotes de *internet*, aplicativos e, algumas vezes, canais privados acessados pelo smartphone.

Não é à toa que São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais concentram os maiores números de acessos ao telefone móvel do país, tendo em conta que também são os estados com maior população absoluta, isto é, os estados mais populosos (IBGE, 2024). É evidente que a análise aligeirada de que quanto maior a população, maior será o número de acesso, embora nesse caso faça sentido, é rasa por basear-se em uma homogeneização.

Existe uma profunda desigualdade social que os dados inibem: as pessoas que não têm acesso a smartphone e menos ainda aos pacotes de dados de *internet*, por exemplo. A escala do estado inclui áreas densamente urbanizadas e com alta concentração populacional, como as regiões metropolitanas, e áreas rurais que, por norma, têm uma menor concentração populacional e, por isso, uma menor concentração de número de acessos – sem considerar a indisponibilidade de redes de telefonia e *internet* em algumas localizações do território brasileiro, como já mencionamos.

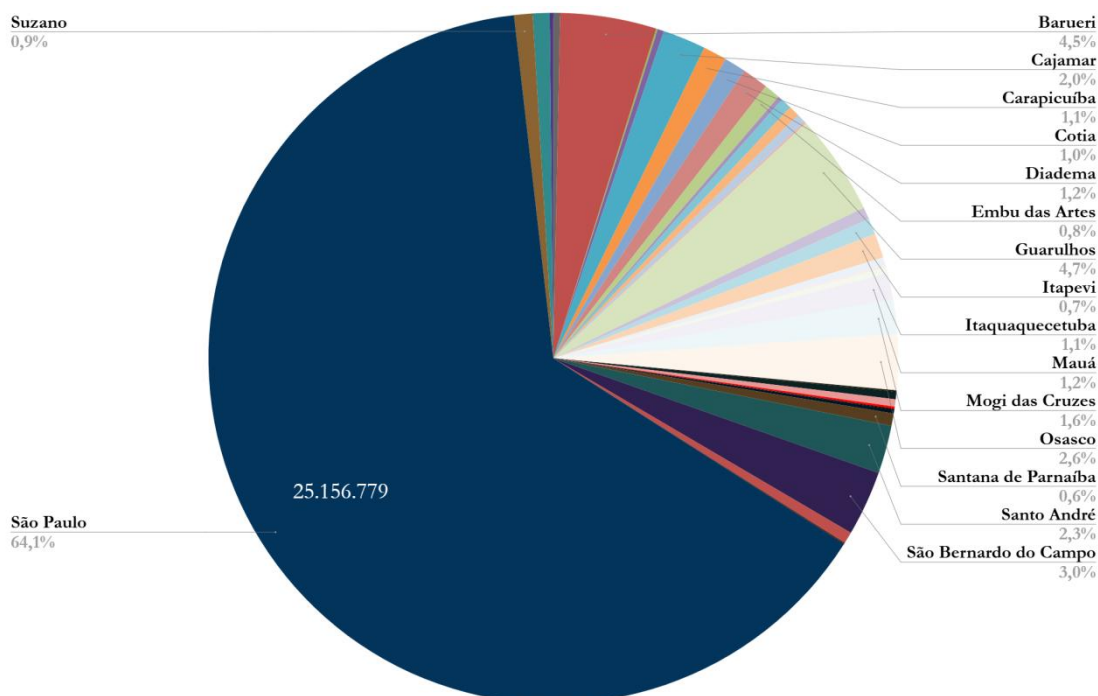
O desenvolvimento histórico e atual do uso do novo objeto-rei aponta para a problemática de que, atualmente, há saturações de escalas de formas de vida. As ordens do vivido, da vida e do nível privado dos sujeitos sociais aparecem ao mesmo tempo, e, aparentemente, aglutinadas devido à generalização. Diante da tendência à homogeneização da vida no capitalismo, existe a tentativa malsucedida de incorporar a técnica aos conteúdos da forma de maneira igualitária, o que reflete na desigualdade dos dados de acesso ao telefone móvel.

Em relação ao número de acessos da população do estado do Piauí, ele cresceu em um pouco mais de 100 mil de abril de 2023 a abril de 2024, distante dos números dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Logo, ter acesso aos conteúdos do smartphone não implica condições iguais de vivência. No Piauí e em São Paulo acontece o uso dos mesmos meios oferecidos pelo novo objeto-rei, mas são formas de vida profundamente desiguais, uma vez que oferecem acesso e infraestrutura, concentração e fragmentação e formas de trabalho distintas, que ora se intensificam com o uso do novo objeto-rei, ora diminuem a imersão nas suas determinações globais.

As relações de vizinhança e próximas da primeira natureza e de uma forma de vida passam a ser alteradas e, às vezes, até desvinculadas da materialidade da sua. Por meio do novo objeto-rei, o sujeito é arrancado de sua forma de vida e é levado a vivenciar uma vida cotidiana imaginária, realizando uma evasão da realidade material, concreta, imediata dos sujeitos. As relações de vizinhança, diante disso, se dão de maneira diferente em meio à concentração e à intensificação do uso do novo objeto-rei. À medida que seu uso cresce substancialmente, as relações ficam cada vez mais mediadas pela sua necessidade, seja para a realização do trabalho informal ou pelas relações.

Ao observarmos os dados de distribuição do uso de telefone móvel na região metropolitana da cidade de São Paulo, conforme apresenta o Figura 2 a seguir, notamos a profunda desigualdade entre as cidades, municípios e bairros.

Figura 2 - Distribuição de acesso a telefone móvel na região metropolitana de São Paulo em abril de 2024



Fonte: Anatel, 2024.

A partir da visualização no gráfico, notamos que, na região metropolitana de São Paulo⁵, enquanto a concentração populacional é de pouco mais de 20 milhões de habitantes, conforme o IBGE (2022), o acesso ao telefone móvel (novo objeto-rei) foi de mais de 39 milhões em abril de 2024 (Anatel, 2024). A concentração de acesso na região metropolitana paulista, dessa forma, é de quase o dobro da população que nela habita, significando que a forma de vida dessa metrópole tornou o novo objeto-rei uma ferramenta essencial, com somente a cidade de São Paulo concentrando 64% do total de acessos referentes a abril de 2024.

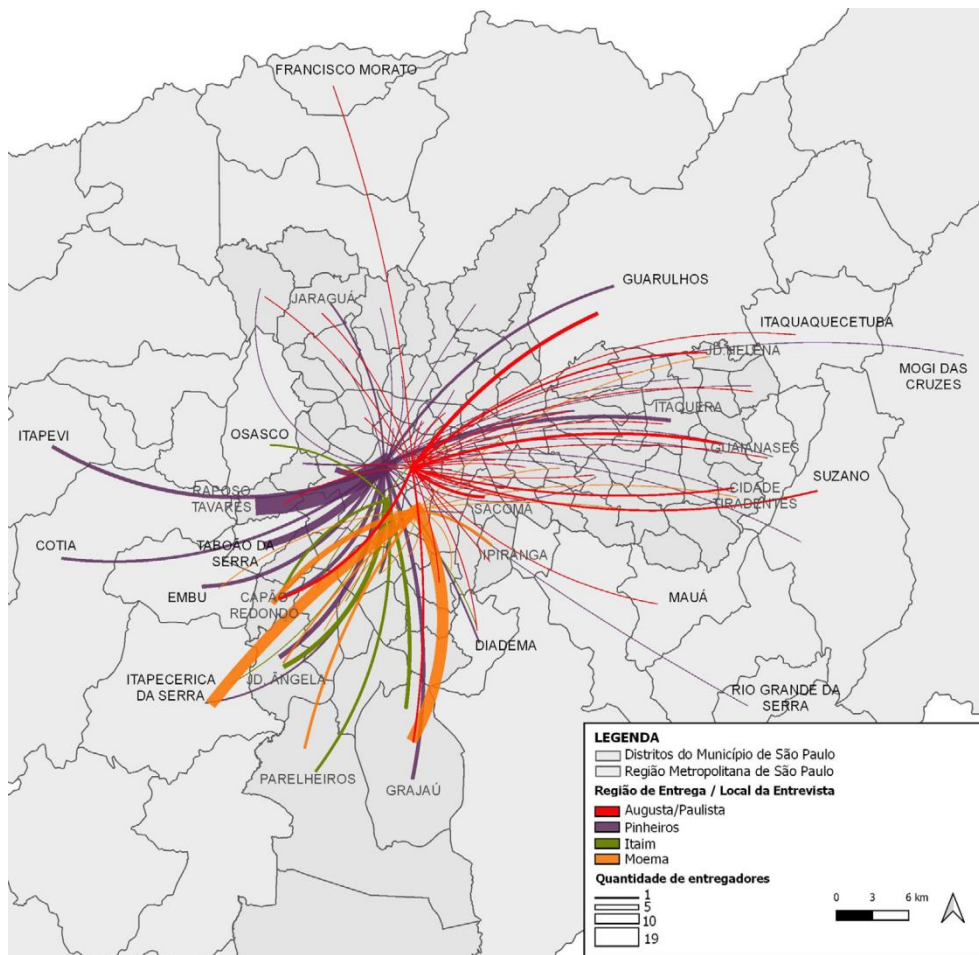
Além da multiplicidade das ferramentas digitais necessárias em nosso dia a dia presentes no novo objeto-rei, outro elemento que contribui para a concentração de seu uso é o fenômeno do deslocamento dos cicloentregadores para as áreas centrais do município de São Paulo. Fioravanti (2023) analisou o iFood pedal nas áreas centrais da referida cidade e constatou que os pedidos acontecem especialmente durante o horário do café da manhã e do almoço, variando conforme se a região é mais comercial ou residencial.

Conforme o autor, há um raio máximo de entrega por bicicletas, totalizando 3 km do restaurante à casa do cliente, de modo que os “[...] os entregadores precisam estar nas regiões não somente de maior demanda de pedidos, mas também nas de onde irão retirá-los (Fioravanti, 2023, p. 11). Dessa forma, os cicloentregadores se deslocam para o centro da cidade devido ao número de entregas, à

⁵ A RMSP é formada por 39 municípios. O gráfico que apresentamos traz 17 municípios com maior número de acesso em abril de 2024.

distância entre o restaurante e o local do cliente e à demanda de consumo de *delivery* e de bicicletas compartilhadas disponibilizadas pelo iFood pedal. O Mapa 1, a seguir, demonstra esse deslocamento e a concentração nas áreas centrais da cidade de São Paulo.

Mapa 1 - Deslocamentos de 210 entregadores por bicicleta do local de moradia até centralidades privilegiadas para entrega na cidade de São Paulo, 2022



Fonte: Fioravanti (2023).

Esse deslocamento dos cicloentregadores também acontece visando receber bonificações pelo número de entregas realizadas e pelas plataformas que usam a cidade como capital fixo (Rizek; Martins; Fioravanti, 2024). Além de usar a cidade como parte do capital fixo e de presar a diminuição dos custos da reprodução da força de trabalho, a bonificação é uma forma de compensação realizada pelas plataformas, caso o entregador realize um bom número de entregas durante determinado período.

Fioravanti (2023) registou um relato de um entregador de Itaquera que se desloca até Pinheiros para fazer entregas. Conforme contou, no dia em questão, “utilizou dois ônibus e metrô e trabalhou das 11h às 22h, percorrendo 62 km de bicicleta” (Fioravanti, 2023, p. 16). Ou seja, além de percorrer em média 60 km por dia, a plataforma incentiva o entregador a chegar à exaustão ao oferecer a opção de adquirir bonificação caso consiga alcançar a meta do dia. Nesse sentido, o deslocamento para as centralidades de São Paulo possibilita aos cicloentregadores a entrega de mercadorias em distâncias

mais curtas, aumentando, assim, o número delas e a possibilidade de adquirir a bonificação. Tal quadro demonstra, segundo Han (2018, p. 63), que “a era digital não é mais a era do ócio, mas sim do desempenho”.

As plataformas, além disso, usam a cidade como parte de seu capital fixo. Os recursos públicos em infraestrutura urbana e equipamentos coletivos, como ruas asfaltadas, ciclovias, praças, pontos para recarga de smartphone e serviços de provimento de alimentação, são usados para diminuir os custos da reprodução da força de trabalho. Conforme Rizek, Martins e Fioravanti (2024, p. 6-7), “[...] torna-se condição de acumulação para as empresas-aplicativo, lado a lado com a transformação do trabalhador sob demanda e que tem que arcar com os custos de seu próprio trabalho”.

Dessa forma, apesar de hoje sermos livres das máquinas da época industrial, somos escravizados pelos aparatos digitais, que produzem novas maneiras de coerção e tipos de exploração. A mobilidade proporcionada pela era digital transforma “[...] todo lugar em um local de trabalho e todo o tempo em tempo de trabalho. A liberdade da mobilidade se inverte não coerção fatal de ter de trabalho em todo lugar” (Han, 2018, p. 63).

Entretanto, devemos nos perguntar. Com a velocidade do desenvolvimento tecnológico atual, até quando o trabalho do entregador e do motorista de aplicativo continuará sendo necessário? A folha de São Paulo (2023) afirma que na China os carros autônomos e a entrega de mercadorias por *drone* estão se popularizando. Escreve o jornalista: “só me dei conta da loucura ao me ver no meio de um cruzamento movimentado no subúrbio de Pequim, dentro de um carro sem motorista”. Segundo a matéria, os chineses já realizaram cerca de 4 milhões de viagens nos veículos da Apollo Go. Apesar de o motorista de aplicativo desaparecer nessa relação de troca, o uso do novo objeto-rei continua sendo necessário para pedir o transporte e para entrar no automóvel, visto que é necessário um código de solicitação enviado para o smartphone do cliente.

Além disso, o uso de *drones* para a entrega de algumas mercadorias também envolve o novo objeto-rei para solicitar e retirar a mercadoria, diminuindo a necessidade da função do piloto de motocicleta, os cicloentregadores. “Às 11h50 de uma quinta-feira de novembro, em Shenzhen, eu me juntei aos milhares de chineses que esperam seu almoço chegar do céu” (Folha de São Paulo, 2023), escreve o jornalista.

São mais de 3 milhões de voos de *drones* para a entrega de comida, remédio e até sangue para transfusão, afirma o jornal. A mercadoria é recebida em um dos 18 quiosques espalhados pelo perímetro da cidade de Shenzhen, na China. O *drone* chega, deposita a mercadoria e, através do código recebido pelo smartphone, o comprador retira, e, ali mesmo, deposita as embalagens recicláveis na lixeira do quiosque. A modernidade dessa notícia minimiza o impacto disso na vida dos entregadores, que passarão a vivenciar e a coexistir com a iminente obsolescência do seu trabalho, vendo a função social dele se diluindo diante do avanço da técnica.

Outra dependência do novo objeto-rei foi destacada por Alves (2020), quando escreve sobre o sistema educacional e a desigualdade social escancarada durante a pandemia. Alves (2020) examina as circunstâncias das famílias brasileiras com filhos matriculados em escola pública e destaca que a suspensão das aulas e o isolamento é para todos, mas “[...] em uma sociedade desigual como é a sociedade brasileira, tem seus efeitos diferenciados conforme o lugar em que as pessoas vivem e a classe social a que pertence a família do educando” (Alves, 2020, p. 50). Com isso, a geógrafa argumenta que aqueles alunos que antes se alimentavam na merenda escolar passaram a se alimentar em casa, com a família, o que impactou diretamente o orçamento familiar. Alves (2020) também ressalta os impactos desse isolamento no processo de ensino-aprendizagem, tendo em vista que, a partir da pandemia, para participar as aulas *online*, os alunos necessitavam de aparelhos

eletrônicos, como *notebooks* e/ou *smartphone*, conectados à *internet* paga. Como sabemos, a desigualdade social no Brasil é escancarada e nem todos conseguem garantir as condições necessárias para ter o seu direito à educação (e à vida) concretizado ao longo da epidemia.

As saturações de escalas - chegando a escala do corpo - torna-se complexa na medida que as relações globais determinam as especificidades locais e corporais; tendo a sua concentração e deslocamento em centralidades urbanas, bem como a fragmentação significativa mediante o uso do novo objeto-rei. Essa fragmentação se encontra na escala do corpo dos usuários, seja pela necessidade de comunicação; de relações sociais de produção; do uso do novo objeto-rei como meio de produção, como é caso dos trabalhadores de plataforma ou pelas circunstâncias histórico-econômicas que estamos imersos. Assim, o *smartphone* tornou-se a ferramenta que une as formas de vida, que centraliza enquanto mediação inúmeras relações de troca; ao passo que fragmenta a compreensão do processo por está na escala do corpo e no uso quase individual de suas ferramentas.

Considerações finais

Vimos que as continuidades e descontinuidades da metamorfose do objeto-rei (o automóvel) para o novo objeto-rei (o *smartphone*) permanecem com atualizações. Hoje o automóvel disputa espaços com o cicloentregadores, motocicletas, patinete motorizado, skate, patins e outros, que aumenta a velocidade da entrega - tendendo em comum o uso do *smartphone*, o principal meio de produção dessa nova forma de trabalho. Havendo a tendência dessa disputa em localizações com grande concentração populacional, como destacamos na cidade de São Paulo.

E tudo isso acontece na zona crítica do urbano. Fenômenos urbanos emergentes estão se concentrando em grandes conglomerados urbanos, como a metrópole de São Paulo. A produção, a valorização, autodestruição e, me aparece, sobretudo, o uso das centralidades urbanas pelos serviços aqui relatados; junto à obsolescência, encurtam o tempo socialmente necessário para a reprodução do capital, repetem-se e aceleram o giro da produção de valor mediante o trabalho dos entregadores.

Hoje esse fenômeno está atrelado ao uso do novo objeto-rei: o *smartphone*. Concentrando-se em áreas metropolitanas, leva-nos a pensar que a obsolescência também acontece no nível do corpo. Os *smartphones*, que têm o tempo programado para sua utilização cada vez menor, carregam a necessidade do seu uso para a realização de trabalho direto, como trabalho por aplicativo, e indireto, como as trocas de mensagens sobre o trabalho - agregando mais-valor à mercadoria (o serviço) ao incorporar trabalho não pago a ela. Para que as suas relações se realizem, são necessários infraestrutura, equipamentos técnicos e dados móveis, distribuídos desigualmente devido às necessidades das particularidades espaciais.

Referências

- ALVES, G. da A. (2020) O dia em que a terra parou. In: CARLOS, Ana Fani. Alessandri (Org.). *COVID-19 e a crise urbana*. São Paulo: FFLCH/USP. p. 50-56. Disponível em: <<https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/471>>. Acesso em 12 set. 2023.
- ANATEL. *Agência Nacional de Telecomunicações*. (2024) Disponível em: <https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/aceessos/telefoniamovel>. Acesso em: 11 mai. 2024.
- ANATEL. (2023) Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país. *Agência Nacional de Telecomunicações*. 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>. Acesso: 11 mai. 2024.
- ANTUNES, R. (2020) *O privilégio da servidão: o novo proletariado do serviço na era digital*. 2. ed. São Paulo: Boitempo.
- ALVAREZ, I. P. (2019) A noção de mobilização do espaço em Henri Lefebvre. *Revista GEOUSP*, v. 23, p. 494-505.
- CARLOS, A. F. A. (2019) Henri Lefebvre: a problemática urbana em sua determinação espacial. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, v. 23, n. 3, p. 458-477, ISSN 2179-0892.
- CARLOS, A. F. A. (2018) *A condição espacial*. 1. ed. São Paulo: Contexto.
- CARLOS, A. F. A. (2007) *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: FFLCH.
- DETROPIA. (2012) Direção: Heidi Ewing, Rachel Grady. Produção: Loki Films. EUA: Loki Films. DVD 2015, Moviolla.
- DUARTE, J. Revista brasileira de estudo de cinema e audiovisual. n. 2. *Revista Rebeca* 16. Julho/Dezembro, 2019, p. 35-57.
- FIORAVANTI, L. M. (2023) Espaço urbano e plataformas digitais: deslocamentos e condições de trabalho dos cicloentregadores da metrópole de São Paulo. *Geosp*, v. 27, n. 2, maio/ago. ISSN 2179-0892. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/201427>. Acesso em: 29 fer. 2025.
- FISHER, M. (2023) *A máquina do caos: como as redes sociais reprogramaram nossa mente e nosso mundo*. São Paulo: Todavia.
- FORD, H. (1954) *Minha filosofia da indústria*. In: os princípios da prosperidade. Rio de Janeiro: Brand.
- HAN, B. (2018) *No exame: perspectivas do digital*. Vozes: Rio de Janeiro.
- HARVEY, D. (2013) *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo.
- HARVEY, D. (2016) *Condição pós-moderna*. 17ª edição. São Paulo: Loyola, 2016.
- IBGE. Censo 2022. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 11.05.2024.
- LEFEBVRE, H. (1969a) *Introdução à modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- LEFEBVRE, H. (1969b) *Posição contra os tecnocratas*. São Paulo: LTDA.
- LEFEBVRE, H. (1999) *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG.
- LEFEBVRE, H. (1991) *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Editora Ática.
- LEFEBVRE, H. (2013) *La producción del espacio*. Espanha: Capitán Swing.
- RIZEK, C. S.; MARTINS, F. R.; FIORAVANTI, L. M. (2024) Trabalho, subordinação e fluxos urbanos: resultados de pesquisa. VOLOCHKO, D. PRIZON, L. P. (Org.). *Geografia urbana: a produção do urbano e a urgência da práxis transformadora*. Curitiba: Appris.