



A EMERGÊNCIA DA ECONOMIA DE PLATAFORMA E NOVAS DINÂMICAS TERRITORIAIS: A UBER E A GESTÃO ALGORÍTMICA DO TERRITÓRIO BRASILEIRO.

Gabriel Rocha Castanheira ¹

RESUMO

A Uber, uma empresa global de transportes e serviços via plataformas digitais, foi fundada em 2009 por Travis Kalanick e Garrett Camp. Pouco mais de dez anos após a sua origem, nota-se que a empresa já se encontra em cerca de 70 países e mais de dez mil cidades. Com relação ao uso do território pela empresa, nota-se que esta se vale de robusto sistema técnico informacional, com destaque para seus sistemas algorítmicos. Desse modo, o presente trabalho tem como objetivo compreender os novos dinamismos no uso do território brasileiro mediado pelas plataformas digitais de transporte, com destaque para a Uber, e vincular tais dinamismos com a gestão algorítmica do território. Os resultados do trabalho apontam para uma maior intencionalidade nos usos do território, como é o caso da previsibilidade de demanda de que vale a Uber, e de uma intensificação da precarização do trabalho mediada pelo sistema técnico informacional da corporação. Com relação à metodologia, foi realizada uma ampla revisão bibliográfica envolvendo nexos entre Geografia, Sociologia do Trabalho, bem como o estudo da técnica. Em função da pandemia do COVID-19, não foi possível realizar trabalhos de campo.

Palavras-chave: Uber, território, algoritmo, plataforma, precarização.

ABSTRACT

Uber, a global transportation and services company via digital platforms, was founded in 2009 by Travis Kalanick and Garrett Camp. A little more than ten years after its origin, it can be seen that the company is already present in around 70 countries and over ten thousand cities. Regarding the use of the territory by the company, it is noted that it relies on a robust technical informational system, with emphasis on its algorithmic systems. Thus, this work aims to understand the new dynamisms in the use of the Brazilian territory mediated by digital transport platforms, with emphasis on Uber, and link these dynamisms with the algorithmic management of the territory. The results of the work point to a greater intentionality in the use of the territory, as is the case of the demand predictability that Uber is worth, and an intensification of the precariousness of work mediated by the technical informational system of the corporation. Regarding the methodology, an extensive bibliographic review was realized involving connections between Geography, Sociology of Work, as well as the study of technique. Due to the COVID-19 pandemic, it was not possible to carry out fieldwork.

Keywords: Uber, territory, algorithm, platform, precariousness.

¹ Pós-Graduando em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas – Unicamp.
gabrielrcastanheira@gmail.com;



INTRODUÇÃO

A Uber é uma empresa de transporte e entrega de alimentos via aplicativos digitais fundada em 2009 nos Estados Unidos (SLEE, 2017). Em 2014, a Uber iniciou suas operações no Brasil e atualmente encontra-se presente em cerca de 10 mil cidades e 71 países (UBER TECHNOLOGIES, INC. 2021). Entende-se que, por se tratar de uma empresa de plataforma, torna-se impossível compreendê-la dissociada do seu sistema algorítmico e sua base de dados. Assim, do ponto de vista geográfico, entende-se que tais empresas inauguram uma gestão algorítmica do território, uma vez que, valendo-se de diversos dados acerca dos lugares onde operam, conseguem tornar suas operações ainda mais precisas.

Porém, quais agentes verdadeiramente sustentam essa gestão algorítmica do território promovida pelas plataformas digitais? Como é explícito ao longo do texto, os capitais de risco são essenciais na manutenção do processo, uma vez que grupos de investimento injetam capital de risco em corporações como a Uber. Além disso, destaca-se que a precarização do trabalho insere-se enquanto outra característica fundamental das empresas de plataforma, com destaque para a Uber, afinal, é por meio da precarização do trabalho que as empresas se eximem de suas responsabilidades e transferem seus riscos para uma multidão de trabalhadores.

Diante disso, o objetivo geral do presente trabalho é compreender os novos dinamismos no uso do território brasileiro mediado pelas plataformas digitais de transporte, com destaque para a Uber, e vincular tais dinamismos com a gestão algorítmica do território. Com relação aos objetivos específicos, estes são: realizar uma revisão bibliográfica acerca dos nexos entre a emergência da economia de plataforma e sua relação com os novos dinamismos territoriais; realizar uma revisão bibliográfica acerca do algoritmo: como se dá o seu funcionamento; qual é a relação entre o algoritmo e a base de dados de uma empresa; qual a relação entre sistemas algorítmicos e o uso corporativo do território; compreender ferramentas digitais essenciais para as operações da Uber, com destaque para o sistema de notas e a tarifa dinâmica; compreender a precarização do trabalho entre os motoristas da Uber no território brasileiro.



METODOLOGIA

O presente trabalho foi pautado em uma revisão bibliográfica abarcando, sobretudo, a precarização do trabalho, o caráter político dos algoritmos, nexos entre Geografia e sistemas tecnológicos e, por fim, de que forma tais processos reverberam no espaço geográfico. Além disso, foi realizada uma pesquisa documental considerando, sobretudo, os documentos oficiais da Uber associados à bolsa de valores de Nova York, bem como outros documentos relacionados ao trabalho intermediado por plataformas digitais. Destaca-se que trabalhos de campo e entrevistas não foram realizadas em razão da pandemia da COVID-19.

REFERENCIAL TEÓRICO

O debate acerca das novas dinâmicas territoriais em razão da emergência da Uber, sendo uma plataforma digital de transporte e *delivery*, não pode prescindir de conceituações necessárias para a correta compreensão do tema. Desse modo, buscando uma leitura totalizante do tema, considera-se, inicialmente, que a Uber adveio de um movimento mais amplo do qual participaram diversas *startups* e cuja origem encontra-se nos ciclos de investimento de risco, extremamente necessários para a manutenção de tais empresas do ramo tecnológico.

Do mesmo modo que as empresas pontocom, por volta dos anos 2000, obtiveram uma vultosa soma de investimentos, observa-se que as empresas tecnológicas, com destaque para as plataformas digitais, são as grandes beneficiárias de um novo ciclo de investimento de fundos de capitais de risco. Langley e Leyshon (2017), no tocante a isso, afirmam que cerca de 58 bilhões de dólares fluíram dos Estados Unidos para fundos de capitais de risco ao longo de 2015, tendo sido o segundo maior montante de investimentos de risco já registrado. Além disso, os autores afirmam que as empresas tecnológicas foram as grandes favorecidas desse ciclo de investimento.

Inaugura-se, portanto, um novo grupo de agentes que, valendo-se do direcionamento dos capitais de risco, passam a fundar uma série de plataformas cujo objetivo é intermediar uma série de atividades por meio de aplicativos digitais. Assim como a Uber, tais plataformas são majoritariamente setoriais, isto é, atuam em determinado nicho. Slee (2017), por exemplo, afirma que 17% das plataformas atuam



no setor educacional, 28% no setor de transportes e 43% no setor de hospedagens². Porém, as plataformas não são apenas setoriais: como podemos definir a Amazon Web Service³, plataforma de serviços informáticos em sistemas de nuvem?

É com base nisso que Dijck, Poell e Waal (2018) falam em plataformas setoriais e plataformas estruturais: enquanto as primeiras restringem-se a intermediação de serviços rotineiros, as segundas especializam-se na prestação de serviços informáticos. Entre as plataformas estruturais, destacam-se a Microsoft, Apple, Amazon, Google e Facebook - sendo denominadas de *Big Five*. Destaca-se, ainda, um aprofundamento das interdependências entre as plataformas, afinal, o que se tem é uma grande quantidade de plataformas setoriais que dependem diretamente dos serviços informáticos realizados pelas plataformas Big Five. A Uber, por exemplo, deixa claro que depende da interface Google Maps para a manutenção da sua operação, do mesmo modo que depende Amazon Web Service para outros serviços informáticos (UBER TECHNOLOGIES, INC. 2021). Os fluxos de dados, portanto, extrapolam uma só corporação e acabam sendo direcionados para outras plataformas, o que aumenta as chances de vazamentos.

A Uber já teve de lidar com diversos episódios de vazamentos de dados: em um deles, em 2016, houve vazamento de informações referentes a 57 milhões de usuários, envolvendo motoristas e passageiros, e a plataforma global de transportes foi acusada de ocultar o episódio⁴. Em seu relatório oficial, a empresa afirma que não se responsabilizará por tais vazamentos (UBER TECHNOLOGIES, INC. 2021).

Fundamentados nisso, diversos autores começaram a intitular esse processo que envolve emergência de diversas plataformas digitais. Slee (2017) fala em “economia de compartilhamento” (*sharing economy*): apesar do termo sugerir um compartilhamento de serviços, entende-se que ele oculta o caráter capitalista das plataformas. O próprio autor, ao longo do livro, reconhece isso quando menciona que, apesar do termo “compartilhamento” remeter a um nicho bastante altruísta da economia, a esmagadora

²É preciso destacar que Slee (2017) publicou esses dados em 2017. Embora não tenhamos dados que precisem esse movimento, as plataformas de entrega de alimentos (plataformas de *delivery*), desde então, cresceram enormemente.

³ Disponível em: <<https://aws.amazon.com/pt/>>. Acesso em: julho de 2021.

⁴ Disponível em: <<https://exame.com/tecnologia/ex-executivo-do-uber-e-acusado-ocultar-roubo-de-dados-de-57-mi-de-pessoas/>> Acesso em: novembro de 2021.



maioria das empresas de plataforma é composta por organizações comerciais e não por organizações sem fins lucrativos.

Falar em economia dos bicos (*gig economy*) também não nos parece razoável, afinal, a maneira como a economia de plataforma se realiza em determinado país é um processo sempre condicionado pela formação socioespacial característica de cada território nacional. No Brasil, pode-se afirmar que o trabalho de plataformas não se estrutura como bico: de acordo com uma pesquisa realizada com os entregadores das plataformas de delivery pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike (2019), na capital paulista, revela que, dos 270 entregadores entrevistados, 65% trabalham todos os dias obedecendo a uma média de 9 horas e 24 minutos. Portanto, o que se tem é uma clara maioria utilizando as plataformas como principal fonte de renda. Por isso, concordamos com Langley e Leyshon (2017) quando mencionam uma economia capitalista de plataformas, afinal, o caráter capitalista dessa relação não pode deixar de ser mencionado, ainda que as plataformas costumeiramente utilizem termos que remetem a uma relação horizontal, independente, autônoma e benevolente.

A Uber, por exemplo, tenta exprimir essa horizontalidade e altruísmo em diversas dimensões da empresa: na dimensão laboral, observa-se que ela se refere ao motorista enquanto “parceiro”⁵, como se não houvesse uma hierarquia entre o trabalhador e corporação; no tocante à relação entre corporação e meio ambiente, a Uber afirma aderir à políticas sustentáveis, como é o caso do *Green Future*⁶, programa em que os motoristas são auxiliados no financiamento de carros elétricos. Como será visto no tópico dedicado aos resultados da pesquisa, quando analisadas holisticamente, tornam-se extremamente contraditórias.

As plataformas, porém, não funcionam sozinhas: estas dependem de um complexo sistema algorítmico e de uma ampla base de dados. O algoritmo pode ser definido como um sistema através do qual instruções são definidas para que se chegue a determinado resultado (KITCHIN, 2017). A base de dados, por sua vez, refere-se ao conjunto de dados rastreados e extraídos através da operação de uma plataforma. Algoritmos e base de dados são indissociáveis, afinal, é a base de dados que alimenta o algoritmo (GILLESPIE, 2018). Para Kitchin (2017), algoritmos destacam-se por

⁵Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>>. Acesso em: julho de 2021.

⁶Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/about/sustainability/>>.



possuírem um caráter ontogenético, afinal, "são constantemente editados, reiniciados, passam por diversas interações, por meio de processos como tentativa e erro, jogo, colaboração, discussão" (KITCHIN, 2017, p. 18). Isso implica um objeto informacional dotado de alto grau de intencionalidade, afinal, mediado por uma base de dados, o algoritmo consegue maximizar sua eficiência de acordo com o meio. Gillespie (2018), no tocante a isso, fala em "identidade algorítmica": conforme o usuário interage com a plataforma, há uma constante coleta de dados e o algoritmo acaba gerando um perfil que varia de acordo com determinada dataficação comportamental.

No caso da Uber, constata-se que alguns atributos espaciais são estratégicos para a empresa: porções territoriais que oferecem maior demanda por corridas e lugares com maior densidade de fluxos são alguns dos exemplos. Constata-se que, ao transformar essas informações em dados, a empresa consegue tornar suas operações ainda mais eficazes e precisas. Assim, do mesmo modo que há uma identidade algorítmica para cada usuário, entende-se que o algoritmo também cria uma identidade para cada lugar. De acordo com Rosenblat (2018), esse processo pode ser entendido a partir da previsibilidade da demanda: ao dataficar os lugares mais estratégicos de determinada cidade, os sistemas algorítmicos da Uber se antecipam aos prováveis picos de demanda e começam a estimular fluxos de motoristas para tais lugares.

Nota-se, ainda, que o sistema algorítmico da Uber vincula-se às relações trabalhistas dos que trabalham para ela: além de viabilizarem uma simples interação entre usuários e motoristas, como será visto no tópico destinado aos resultados da pesquisas, o sistema algorítmico é um promotor da precarização do trabalho (CARELLI et al, 2018). É com base nisso que Abílio (2018) afirma que a plataforma digital acaba se tornando um meio de transferência de riscos, afinal, corporações como a Uber afirmam que operam apenas na intermediação dos usuários (passageiros e motoristas), eximindo-se de qualquer forma de responsabilidade.

Salienta-se que a precarização é, neste trabalho, entendida como a metamorfose ocorrida no mundo do trabalho a partir do momento em que a agenda neoliberal se torna hegemônica (ANTUNES, 2018). Constata-se, desde então, a ocorrência de ataques aos direitos trabalhistas e aos sindicatos e a tudo que atrapalhe a flexibilização do trabalho enquanto uma norma (HARVEY, 2005). Alguns autores (ANTUNES, 2018) falam em uberização referindo-se a uma intensificação da precarização do trabalho mediada por novos meios de trabalho, como é o caso das plataformas digitais.



RESULTADOS E DISCUSSÃO

Diante do que foi exposto, observa-se a grande dependência da Uber frente aos capitais de risco mencionados no tópico 04: em 2015, a empresa recebeu 7 bilhões de dólares, mais do que a soma do montante recebido por todas as outras empresas de plataforma juntas para o mesmo período. Dentre os fundos de capital de risco, destaca-se, primeiro, os aportes realizados a partir do grupo de investimentos Softbank, como exposto no relatório da empresa (UBER TECHNOLOGIES, INC. 2021): apenas em 2018, o Softbank investiu 7,7 bilhões na Uber. O grupo Alphabet e o fundo de investimentos da Arábia Saudita são, também, grandes acionistas da Uber⁷.

De maneira geral e considerando a importância desses grupos de investimento para o capital financeiro contemporâneo, percebe-se que a economia dos Estados tem se tornado cada vez mais instável, uma vez que tais grupos protagonizam um período de hipertrofia do capital financeiro ao mesmo tempo em que há uma eliminação das normas que regulamentavam as operações financeiras e, desse modo, permitiam aos Estados nacionais um controle de qualidade da sua própria moeda (CHESNAIS, 1996). Do ponto de vista territorial, a volatilidade característica deste sistema financeiro vinculada ao fato de atuar de forma extremamente integrada por meio das redes, gera instabilidades e “*shocks*” para além das fronteiras nacionais. Os territórios, em suma, tornam-se mais vulneráveis (ARROYO, 2006).

O alargamento dos contextos característico da globalização (SANTOS, 2008) também se mostra presente na economia capitalista de plataforma: ao mesmo tempo em que há uma ampliação da divisão do trabalho, isto é, uma maior quantidade de nexos entre os lugares, há também um aprofundamento da divisão do trabalho, ou seja, as interdependências se acentuam. No caso das plataformas, observa-se uma forte dependência das plataformas setoriais em relação às plataformas estruturais, uma vez que todas as plataformas necessitam de serviços informáticos. Porém, como foi visto, parte majoritária do mercado de serviços informáticos é controlada por apenas cinco plataformas (DIJCK, POELL & WAAL, 2018).

⁷Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/tec/2019/04/uber-quer-atingir-valor-de-mercado-de-us-915-bilhoes-em-sua-abertura-de-capital.shtml>>. Acesso em: julho de 2021.



Observa-se, ainda, que apesar de plataformas como a Uber gastarem, sobretudo, com *marketing* e outros serviços informáticos (UBER TECHNOLOGIES, INC. 2021), a expansão territorial, apesar de barata, faz-se essencial. Isto porque, à medida que a rede de usuários da empresa se expande, há uma ampliação da sua base de dados e, conseqüentemente, uma maior precisão da gestão algorítmica do território (LANGLEY & LEYSHON, 2017).

Essa gestão algorítmica pode ser observada, por exemplo, a partir da previsibilidade da demanda (ROSENBLAT, 2018). Ao dar aos lugares uma verdadeira identidade algorítmica (GILLESPIE, 2018), a Uber consegue, mediante os dados extraídos, processados e analisados, projetar em que momento e em que lugares ocorrem demandas estratégicas para a empresa. Desse modo, a empresa consegue direcionar seu fluxo de motoristas para determinados lugares a partir de, por exemplo, tarifas dinâmicas atrativas.

O debate do tema a partir da Geografia, portanto, se faz necessário. Além disso, compreendendo o espaço geográfico enquanto um sistema de objetos e sistema de ações (SANTOS, 2008), mas também enquanto um depositário de normas, entende-se que a Uber tenta incorporar a precarização enquanto uma norma no território brasileiro: mesmo que o algoritmo controle a totalidade da atividade laboral de entregadores e motoristas (CARELLI et al, 2018), a leitura da plataforma enquanto uma simples intermediadora auxilia no ocultamento da subordinação por parte das empresas. Desse modo, as empresas realizam uma transferência de riscos para uma multidão de trabalhadores, uma vez que se eximem de qualquer responsabilidade sobre o processo laboral (ABÍLIO, 2018).

O controle do processo laboral a partir do sistema algorítmico pode ser visto, por exemplo, por meio da forma como as plataformas oferecem bonificações: em condições adversas (dias de chuvas ou feriados), a plataforma dispara bonificações como forma de incentivar seus trabalhadores a saírem de suas casas (CARELLI et al, 2018). Além disso, constata-se que as bonificações, sobretudo para os entregadores, acarretam diversos acidentes dado o prazo que eles precisam cumprir caso queiram ganhar determinada bonificação. A prática é severa e, por isso, proibida no território brasileiro pela lei federal 12.009/2009 para o caso dos entregadores. Estes, por sua vez, são indiretamente obrigados a acatar essa dimensão da precarização como norma, afinal, 50% da renda deles advém de bonificações (ANTUNES, 2020).



A uberização do trabalho também pode ser analisada em outras plataformas. As plataformas crowd-work, por exemplo, viabilizam atividades que são realizadas inteiramente no espectro digital. Segundo Schinestsck (2020), as tarefas são subdivididas de tal maneira que ela se torna bastante simples. Desse modo, qualquer pessoa advinda de qualquer lugar do mundo pode, quando conectado, realizá-las. Não há necessidade de conhecimentos técnicos. A autora afirma, porém, que o contratante, quando insatisfeito com o serviço, tem direito a recusar a tarefa, mesmo depois de já realizada. O trabalhador uberizado, no entanto, nada recebe pelo trabalho prestado.

Para o caso da Uber, o que se nota é uma multidão de motoristas com jornadas de trabalho extremamente extensas, afinal, como o ganho por corrida realizada é muito pequeno, eles acabam realizando jornadas de dez ou até mesmo doze horas (TOZI, 2018). Além disso, são obrigados a acatar as normas da empresa: ficar dentro da taxa de aceitação de corridas considerada adequada – do contrário, podem ser expulsos da plataformas. Além disso, são obrigados a seguir um perverso sistema de notas, o que só intensifica a instabilidade laboral e a precarização.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi exposto, entende-se que a Uber e as demais plataformas digitais refletem uma concepção antidemocrática da técnica. Nota-se que o sistema algorítmico da Uber viabiliza relações de trabalho extremamente perversas, além de promover um uso corporativo do território dado o alto grau de intencionalidade obtido pelo algoritmo. Trata-se de um sistema técnico, portanto, estranho ao próprio lugar onde se insere.

Ao caráter antidemocrático do sistema técnico da Uber soma-se o caráter totalitário do capital financeiro: este, comandado majoritariamente por agentes como grupos de investimento e fundos de pensão, geram instabilidades para as economias nacionais, mas criam mecanismos que garantam uma estabilidade para si mesmos. Do ponto de vista geográfico, isso torna os territórios ainda mais vulneráveis. A Uber, como foi visto, alimenta esse processo. Portanto, entende-se que os novos dinamismos territoriais em decorrência da economia de plataformas, com destaque para a Uber, resultam num uso cada vez mais corporativo dos territórios, fragmentando-os ainda mais e tornando-os mais antidemocráticos.



No tocante a isso, Tozi (2017), em menção à Gaudin (2005 [1978]), afirma fala em tecnologias duras e tecnologias doces. Enquanto as primeiras são um reflexo de uma política hegemônica e respondem aos ditames das corporações globais, as segundas surgem enquanto alternativas emancipatórias, pois são pensadas em função do lugar. No caso das plataformas digitais de transporte, já se tem alguns exemplos de tecnologias doces: a Ubra, por exemplo, é uma espécie de serviço da Uber (porém, sem utilizar capital intensivo) voltado aos moradores de Brasilândia. Já a ViaBrasil é uma plataforma pensada para o Sul da Bahia. O BoraApp, por sua vez, é uma plataforma de transportes voltada ao Cariri.

Sustenta-se que todas essas plataformas que se constituem enquanto tecnologias doces têm um maior potencial de serem democráticas, afinal, são pensadas para o seu lugar de atuação. Com relação às plataformas globais de transporte, entende-se que um instrumento que permite uma aproximação destas com os interesses inerentes ao lugar é a regulamentação. Por meio dela, pode-se oferecer condições de trabalho mais dignas aos motoristas e uma menor exploração de recursos dos lugares.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 21 maio, 2018.

ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2018, 325p.

ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, v.39, n.1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ARROYO, Mónica. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. Questões territoriais na América Latina, In: Anais dos Encontros dos Geógrafos da América Latina, 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS (ALIANÇA BIKE). Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo. 2019. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf> Acesso em: jul. 2020.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís; OITAVEN, Juliana Carreiro. Empresas de Transporte, Plataformas Digitais e a Relação de Emprego: Um



estudo do trabalho subordinado sob aplicativos. Brasília: Movimento, Ministério Público do Trabalho, 2018, 248p.

DIJCK, José Van; POELL, Thomas; WAAL, Martijn de. The platform society: public values in a connective world. Oxford University Press: Nova York, 2018, 241p.

GAUDIN, T. L'écoute des silences. Paris: Éd, 1978.

GILLESPIE, Tarletton. A relevância dos algoritmos. Revista Parágrafo. São Paulo, Brasil, v. 6, n. 1, p. 95-121, jan./abr. 2018.

HARVEY, David. Neoliberalismo: história e implicações. Oxford University Press: Nova York, 2005, 247p.

KITCHIN, Rob. Thinking critically about and researching algorithms. Information. Communication & Society, pp. 14-29, 2017. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1369118X.2016.1154087>> Acesso em: 06 jun. 2021.

LANGLEY, P; LEYSHON, A. Platform capitalism : the intermediation and capitalization of digital economic circulation. Finance and society, pp. 11-31, 2017. Disponível em: <<http://financeandsociety.ed.ac.uk/article/view/1936/2571>>. Acesso em: jan. 2021.

ROSENBLAT, Alex. UBERLAND: how algorithms are rewriting the rules of work. Califórnia: University of California Press, 2018.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª ed., 4ª reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008, 384p.

SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. 1ª ed. São Paulo: Editora Elefante, 2017, 320p.

TOZI, Fábio. As distintas formas geográficas da economia popular e o sentido da informalidade: tensões entre o território normado e o território como norma. In: REFORMA TRABALHISTA E DA PREVIDÊNCIA SOCIAL: CRÍTICA JURÍDICA E TEORIA DO VALOR EM MARX, 2017.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, Miriam; CAPEL, Horacio. (Org.). Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018, v. 1, pp. 172-187.



XIV ENCONTRO NACIONAL DE
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM

GEOGRAFIA

EDIÇÃO ONLINE

10 À 15 DE OUTUBRO DE 2021

ISSN: 2175-8875

UBER TECHNOLOGIES INC. Form S1 Registration Statement. United States Securities and Exchange Commission 2021. Disponível em: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>. Acesso em: 06 jun. 2021.