



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JULIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS



Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

SERVIÇOS DE TRANSPORTE PLATAFORMIZADOS: CONSOLIDAÇÃO
OLIGOPÓLICA E INTERPRETAÇÃO TEÓRICA

Igor Leite Aquino

Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro (SP)

2025

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

IGOR LEITE AQUINO

SERVIÇOS DE TRANSPORTE PLATAFORMIZADOS:
CONSOLIDAÇÃO OLIGOPÓLICA E INTERPRETAÇÃO
TEÓRICA

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel e Licenciatura em Geografia.

Rio Claro - SP

2025

A657s

Aquino, Igor Leite

Serviços de transporte plataformizados : Consolidação oligopólica e interpretação teórica / Igor Leite Aquino. -- Rio Claro, 2025

54 p. : fotos

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado e licenciatura - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro

Orientador: Fabrício Gallo

1. Plataformização. 2. Gerenciamento algorítmico do trabalho. 3. Serviços de transporte. 4. Circuitos da economia urbana. I. Título.

IGOR LEITE AQUINO

SERVIÇOS DE TRANSPORTE PLATAFORMIZADOS:
CONSOLIDAÇÃO OLIGOPÓLICA E INTERPRETAÇÃO
TEÓRICA

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel e Licenciatura em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. FABRÍCIO GALLO

Prof. Me. MARIA CAROLINA GRACIANO SUGAHARA

Prof. Me. LEANDRO DI GENOVA BARBERIO

Rio Claro, 8 de Dezembro de 2025.

Assinatura do(a) aluno(a)

assinatura do(a) orientador(a)

RESUMO

A plataformização de serviços de transporte vigente por meio de empresas-aplicativo que praticam o gerenciamento algorítmico do trabalho é um dos fenômenos aportados na divisão territorial do trabalho hegemônica. Tal desdobramento técnico inserido nas transformações digitais da economia urbana acometeu os tradicionais segmentos de *motoboys*, taxistas, viagens rodoviárias, fretes postais, entendidas como *deliveries*, transportes privados e fretes. O acometimento de tais setores inaugurou uma difusão de mobilidade plataformizada que embaralha segmentos e consolida firmas oligopólicas. As análises das trajetórias corporativas de tais oligopólios forneceu um panorama de empresas que elegem-se pertencentes ao setor de tecnologia, mas orientadas em extrativismo de renda e dados do território a partir da centralização da oferta de serviços. Ascenderam mediante injeções massivas e constantes de finanças globais, estabelecendo um nicho de investimentos que fomenta diversas inovações e *startups*. Além da injeção financeira, aquisições de capitais intelectuais e corporações concorrentes integram o crescimento amparado em incorporações de tecnologia e cadeias de valor, dando “escala” a tais empresas hegemônicas. A abordagem do objeto através da modernização contemporânea dos dois circuitos da economia urbana possibilita a sistematização do processo estudado à luz da urbanização contemporânea. Identificou-se fatores locacionais como economias de aglomeração e rarefação, assim como dinâmicas de coesão entre diferentes níveis de agentes a uma mais-valia do circuito superior, e dinâmicas de fragmentação, ao segmentar e delimitar ainda mais a divisão territorial do trabalho. A ótica analítica da temática é enriquecida quando operacionaliza-se suas transformações decorrentes à luz dos conceitos mobilidade geográfica e acessibilidade.

Palavras chave: Plataformização; Gerenciamento algorítmico do trabalho; Serviços de transporte; Circuitos da economia urbana

ABSTRACT

The platformization of transport services, currently implemented by app-based companies that practice algorithmic labor management, is one of the phenomena introduced by the hegemonic territorial division of labor. This technical development, embedded within the digital transformations of the urban economy, has impacted traditional sectors such as motorcycle couriers, taxi drivers, intercity travel, and postal freight—now understood as deliveries, private transport, and freight services. The disruption of these sectors has initiated a diffusion of platform-based mobility that blurs segment boundaries and consolidates oligopolistic firms. An analysis of the corporate trajectories of these oligopolies reveals companies that identify as belonging to the technology sector but are oriented towards the extraction of revenue and data from territories through the centralization of service offerings. They rose via massive and constant injections of global finance, establishing a niche for investments that fosters various innovations and startups. Beyond financial backing, their growth is also driven by the acquisition of intellectual capital and competing corporations, supported by the incorporation of technology and value chains, thereby giving "scale" to these hegemonic enterprises. Approaching the subject through the contemporary modernization of the two circuits of the urban economy allows for the systematization of the studied process in light of contemporary urbanization. Locational factors such as agglomeration and rarefaction economies were identified, as well as dynamics of cohesion among different levels of agents towards a surplus for the upper circuit, and dynamics of fragmentation, by further segmenting and delimiting the territorial division of labor. The analytical perspective of the theme is enriched when its resulting transformations are operationalized through the concepts of geographic mobility and accessibility.

Key-words: Platformization; Algorithmic labor management; transport services; Circuits of the urban economy

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. PLATAFORMAS DIGITAIS E TRABALHO	8
3. CONSOLIDAÇÃO CORPORATIVA DOS SEGMENTOS	11
3.1. Segmento de <i>food delivery</i>	11
3.2. Segmento de transporte privado	15
3.3. Segmento de fretes urbanos.....	21
4. RETOMADA TEÓRICA DO OBJETO DE ESTUDO	27
5. REFLEXÃO TEÓRICA	30
5.1. Ponto de partida geográfico	30
5.2. Urbanização contemporânea.....	31
5.3. Mobilidade e Acessibilidade.....	39
6. CONCLUSÃO.....	46
REFERÊNCIAS	51

1. INTRODUÇÃO

A contemporaneidade das economias urbanas é marcada por uma crescente digitalização, estando as massas populares sujeitas a um amparo cada vez maior da comunicabilidade via internet. Viu-se a oferta de serviços de telefonia móvel e bandas largas de dados aumentarem em sinais roteados e diminuir em custos, banalizando ações telemáticas pelo território. A implementação de tal tecnologia nas rendas familiares e corporativas precedeu a transição a uma dependência exponencial da economia global aos graus de conectividade. Sob tal lógica, metrópoles e manchas urbanas constituíram-se como espaços privilegiados das transformações digitais, imprimindo centros de decisão sedentos por informações produtivas e substratos populares realizando serviços mediados pela internet.

Neste movimento dos lugares, é possível identificar distintas frentes econômicas transicionando a modos digitalizados de economia, assim como formas digitais puras de ações produtivas. Dentre a multiplicidade de fenômenos anexos a tal movimento, o objeto de estudo do presente trabalho insere-se nos princípios da famigerada “economia do compartilhamento”. Constituindo uma forma digital pura de ação produtiva sobre bens e mercadorias incrustados no espaço geográfico, e tendo como reverso um modismo de rentabilidade imposto à agentes dispersos pelo território. Desde locação de imóveis para turismo até treinamento de Inteligências Artificiais (IAs), os serviços e vantagens advindos de agentes marginais e inferiores tem sido alimentando por meios de centralização e eficiência. Apesar do termo mencionado remeter a um compartilhamento, a análise desta forma e demais tecnificações da vida social desemboca em uma drenagem de dinheiro dos lugares como devir informacional das cidades modernas.

A curiosidade epistemológica de desvendar imperativos de uma economia digital contemporânea levou a exploração de formas trabalhistas inauguradas por ações digitais, mas com imbricação territorial visível e imediata. Ciente de que até serviços realizados unicamente em meios virtuais provoca reorganizações territoriais, optou-se por abordar os serviços de transportes urbanos que experimentam uma rodada de plataformização. Acirrando o caráter técnico-informacional, restringiu os transportes que inserem-se nas condições uberizadas de trabalho, entendendo tal formato como produto da “economia compartilhada”. Especificamente, os serviços de transporte constam como os *deliveries* associados a imagem de *motoboys*, transportes privados historicamente desempenhado por táxis, e fretes de encomendas postais, ligado a entregas de longas distâncias e ao comércio eletrônico. Lembra-se a importância de tais transformações na atualidade, sendo temas de discussões

públicas, normas políticas, aliado as formas renovadas de consumo e mobilização trabalhista.

Para o “desvendamento” de tais imperativos, optou-se por uma investigação geográfica da consolidação de plataformas digitais oligopólicas dos segmentos, buscando uma espécie de ontologia corporativa. Instrumentalizou-se a leitura de referências bibliográficas e reportagens jornalísticas sobre os segmentos, assim como a navegação pelas interfaces platafórmicas de algumas das empresas. As expansões, estratégias corporativas e *modi operandi* dos principais players do objeto estudado são elucidados, em prol de um pressuposto analítico substancial.

Posteriormente, opta-se por uma série de reflexões teóricas, buscando uma interpretação robusta e que capture o processo de plataformização vigente nos circuitos da economia urbana. Estabeleceu-se um ponto de partida analítico que deriva do reconhecimento da globalização contemporânea ao período técnico-científico-informacional, vetorizada por sucessivas divisões territoriais do trabalho. Partindo do sistema teórico notabilizado por Milton Santos (2006), seguimos para as contribuições de outra grande autora conterrânea ao terreno conceitual miltoniano, María Laura Silveira (2015). As adições epistemológicas advindas serão chave para uma compreensão lúcida dos subespaços urbanizados, principalmente das metrópoles, ao identificar interdependências contemporâneas entre os circuitos da economia. Finalmente, reflete-se a atualidade da proposição teórica de Ricardo Castillo (2017) sobre os conceitos mobilidade geográfica e acessibilidade dos lugares. Considera-se como um método privilegiado de operacionalização analítica entre sistemas de objetos e sistemas de ações, explicando o uso corporativo do território, conseqüentemente, seu uso algorítmico. Ademais, apoia-se na considerável produção acadêmica em torno do objeto de estudo, tendo diversos incursos teóricos nos últimos anos, em boa parte capitaneados na coletânea organizada por Fábio Tozi (2023).

2. PLATAFORMAS DIGITAIS E TRABALHO

O estudo acerca de serviços de transporte mediados por plataformas perpassa pela consciência clara e delimitada do que consiste o trabalho plataformizado. Esse formato engloba quaisquer atividades passíveis de serem ordenadas e gerenciadas por meio de plataformas digitais (PDs). Entretanto, há o risco de existirem postos de trabalho dependentes de plataformas que não se enquadram na concepção enfocada, sendo a categoria detentora de um caráter próprio. A seguir, serão descritas as características que qualificam o trabalho plataformizado.

Por PDs, entende-se infraestruturas digitais que são tanto meios de comunicação quanto

meios de produção, sendo um lócus para atividades de comunicação e trabalho (GROHMANN, 2020). A plataformização do trabalho, por sua vez, é compreendida como:

a dependência que trabalhadores e consumidores passam a ter das plataformas digitais – com suas lógicas algorítmicas, dataficadas e financeirizadas – em meio a mudanças que envolvem a intensificação da flexibilização de relações e contratos de trabalho e o imperativo de uma racionalidade empreendedora como vias de justificação dos modos de ser e aparecer do capital. (GROHMANN, 2020, p. 112)

O tipo de atividade exercida sob o gerenciamento das plataformas também se enquadra numa especificidade própria, consistindo no trabalho sob demanda e just-in-time (ABÍLIO, 2020). Esta condição é descrita como uma atividade remunerada segundo micro-tarefas, com inexistência quanto ao local de trabalho, duração de jornada, e termos contratuais, ao mesmo tempo em que transfere os custos e riscos aos trabalhadores. Tais empregados passam a ser autogerentes subordinados, por supostamente gerenciarem sua própria força de trabalho, mas estando à mercê da “mediação” realizada pelas PDs. A ascensão desse formato integra o processo da “uberização” (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021), nome dado às múltiplas formas de informalização das profissões, que inaugura um novo tipo de gestão e controle, consolidando o trabalho sob demanda. Em suma, a plataformização é uma das facetas contemporâneas da tendência global de dispersão do trabalho, mas centralização de seu controle.

Questão chave para o desenvolvimento do objeto de pesquisa, é preciso caracterizar as tais PDs. Mais do que infraestruturas digitais, tratam-se de empresas orientadas em extrair a renda das atividades econômicas territorializadas, portanto, referidas também neste trabalho como empresas-aplicativo (ABÍLIO, 2017). O discurso adotado neste ramo corporativo é de que são empresas de tecnologia “mediadoras” de serviços, e seus trabalhadores, “autônomos”, assim, recusam-se a reconhecer o vínculo empregatício com seus chamados “colaboradores”. A ordem das empresas-aplicativo supera o status de nicho corporativo, sendo as bigtechs transnacionais participantes na grande roda de dataficação e algoritmização global, compondo os meios eletrônicos e de comunicação das demais PDs. Tozi (2020) descreve estas corporações¹ como multissetoriais, avançando simultaneamente em distintas frentes e com alta flexibilidade, ao deter a capacidade de intercomunicar setores econômicos tradicionais e objetos técnicos telemáticos. Ainda adiciona que:

Além da internet, atuam isoladamente ou por meio de parcerias nos ramos de

¹ Fábio Tozi (2020) refere-se às corporações globais contidas nos termos francófonos Gafam [*Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft*] e Natu [*Netflix, Airbnb, Tesla, Uber*], as mesmas referidas como bigtechs transnacionais

telecomunicação e tecnologias da informação, compras e entregas em geral (logística), saúde, energia e outros serviços públicos e privados, finanças, mídias e entretenimento, transportes, viagens e lazer, redefinindo tanto valores sociais como formas de produção, prestação de serviços e comércio. (TOZI, 2020, p. 490)

A relevância mundial e econômica de tais corporações motivou o surgimento de termos como capitalismo de plataforma (SRNICEK, 2022), capitalismo de vigilância (ZUBOFF, 2018). Entretanto, o objeto enfocado trata-se das empresas que medeiam o trabalho plataformizado, que restringem-se à gestão da oferta e demanda de determinados serviços, através do gerenciamento algorítmico do trabalho. Esta prática, por sua vez, é possível graças a um “conjunto de instruções automatizadas, capaz de combinar uma enormidade de variáveis resultantes da extração e processamento de dados em escalas gigantescas – que envolvem desde estratégias cotidianas dos trabalhadores até as dinâmicas do consumo” (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 33).

A literatura consultada nesta temática fornece um debate que ultrapassa o trabalho subordinado por meio de plataformas digitais, possibilitando a constatação de premissas valiosas à análise da questão trabalhista. Com base nas contribuições de Abílio, Amorim e Grohmann (2021), constata-se que a plataformização não inaugura uma nova forma de exploração da força de trabalho, mas institui um meio eficiente e racionalizado de centralizar seu controle, simultânea à sua dispersão. Pode ser vista como uma catalisadora dos processos de informalização, borrando as noções acerca do que é emprego, da dualidade informal e formal e demais categorias de análise, indicando o caráter volátil da discussão. Adicionam que o autogerenciamento subordinado não é criação das empresas-aplicativo, mas sim característico aos arranjos toyotistas e neoliberais modernos. Ainda complementam que a ascensão das PDs empregatícias ressoa de forma diferenciada no Brasil, cuja informalidade não é exceção, e sim a regra. Sintetizam bem, ao dizerem que:

Por meio do gerenciamento algorítmico e das oligopolizações bem sucedidas, as plataformas materializam, portanto, a possibilidade de uma apropriação monopolizada e racionalizada de modos de vida periféricos, ao mesmo tempo em que dão indícios de que os elementos que estruturam esses modos de vida são passíveis de se generalizar nas relações de trabalho (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021, p. 42).

Coadunando os recortes conceituais elucidados, estudaremos a plataformização do trabalho vigente no segmento de serviços de entrega e transporte. Esse processo é vigorado, por um lado, pelo gerenciamento algorítmico das empresas-aplicativos, ou “plataformas

territoriais”², e por outro, pelo trabalho sob demanda de milhões de entregadores e motoristas “autônomos”.

3. CONSOLIDAÇÃO CORPORATIVA DOS SEGMENTOS

Introduzida a natureza trabalhista dos serviços que se busca examinar, é tempo de esmiuçar os ramos integrantes da categoria. A descrição do processo de consolidação das PDs de transporte e de seus aspectos básicos será o método inicial de prospecção dos serviços abordados.

3.1. Segmento de *food delivery*

Iniciemos pelo *food delivery*, modalidade de entrega historicamente consolidada nos espaços urbanos. A entrega de refeições preparadas é anterior à ascensão das PDs, assim como é anterior à difusão de TICs. Guide e Castillo (2023) realizam uma breve periodização global desta atividade econômica ao constatarem as implicações que a plataformização impõe. Verificam 4 grandes períodos, sendo eles: 1) o “Delivery pré-plataforma”; 2) “Plataformas agregadoras e delivery off-line”; 3) “Plataformas de delivery online”; e 4) “Expansão global das plataformas e consolidação de monopólios regionais”.

O primeiro período abarca o século XX, baseando-se nas diversas manifestações mundiais de entrega de refeições, com destaque para o surgimento do telefone fixo como objeto técnico, e dos automóveis, que dinamizaram o ritmo de *delivery*. Nesta fase, a diversidade culinária era limitada àquelas que tinham tradição no transporte à domicílio, além dos estabelecimentos arcarem completamente com a logística, contratação, ou terceirização de trabalhadores responsáveis pela entrega.

Já o segundo período situa-se na década de 2000, cujo advento primitivo da internet no território possibilitou o aparecimento de *marketplaces* em portais online. Tais *sites* viabilizaram pagamentos de forma digital, lucrando com taxas de conveniência, e sem serviços além da facilitação virtual ao cliente acessar cardápios dos restaurantes participantes.

No terceiro período surgem plataformas mais robustas, já desempenhando serviços territorializados, com a contratação e recrutamento de entregadores, simultânea à popularização dos *smartphones*. Consiste na fase de expansão vertiginosa dos investimentos e conquista de restaurantes além dos tradicionais *fast-foods*, já incorporada dos avanços tecnológicos de comunicação e respectiva difusão, tornando os pedidos instantaneamente

² (TOZI, 2020, p. 491)

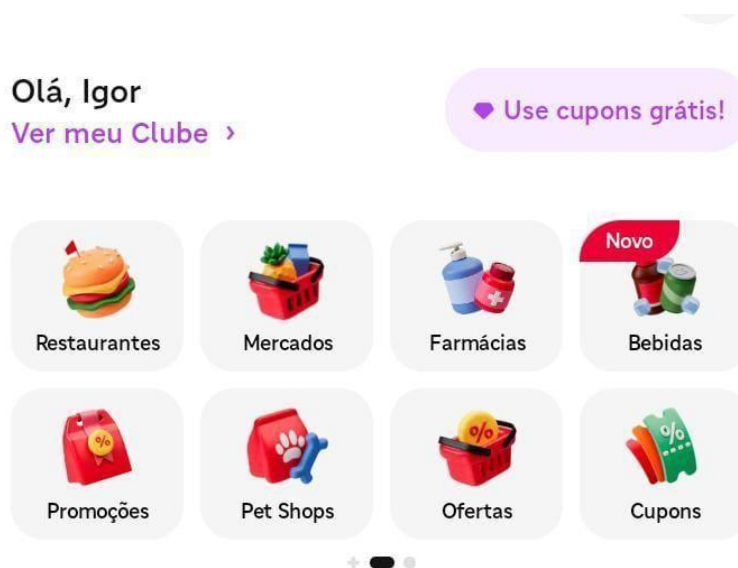
registrados e ordenados.

O quarto período ambienta-se no cenário com o formato já consolidado, consistindo na monopolização de grandes empresas do ramo, tendo incorporado e falido corporações marginais. Tornaram-se empresas notórias no cotidiano e debate público, com tensionamentos jurídicos em volta de sua força de trabalho e práticas contratuais.

As análises em território nacional nos dão conclusões consonantes à expansão global e formação de monopólios regionais característicos ao quarto estágio, tendo a plataformização do *food delivery* chegado de forma tardia e disruptiva na década de 2010, estabelecendo-se apenas em sua 2ª metade.

A leitura do artigo também informa a dependência de capital de risco para a fase de expansão destas plataformas, que se tornaram ativos financeiros vultuosos para os investidores. Destacam o efeito de “círculo virtuoso” que o *marketplace* imprime, uma vez que, quanto maior a adesão de consumidores e fornecedores, maior a tendência de crescimento da plataforma, ao centralizar exponencialmente a oferta de produtos, serviços e clientes. A periodização feita é útil a observação evolutiva dos modelos de negócio, como por exemplo, o surgimento de plataformas com a contratação de entregadores próprios, passando ao recrutamento de entregadores dito “autônomos”. A pesquisa citada enquadra-se numa escala mundial, tornando possível ver um amadurecimento linear das empresas de tecnologia do ramo.

Figura 1–Aba de restaurantes do portal de navegador da *iFood* (*marketplace*)



Fonte: Captura de tela pelo autor

Como mencionado, a plataformização do *food delivery* no Brasil consolidou-se apenas na

segunda metade da década de 2010, processo que é consumado sob a ascensão da empresa brasileira iFood. O surgimento da corporação obedece a caracterização do ramo contida na referência anterior, entretanto, investigaremos a trajetória da gigante monopólica com base na publicação de Nobre et al (2023). Mais detalhadamente, a trajetória é o processo em que a “incorporação de capitais a partir de investimentos privados e a incorporação de ciência e tecnologia mediante processos de fusões e aquisições possibilitaram a expansão territorial da iFood enquadrando-a no circuito superior da economia urbana.” (NOBRE et al, 2023, p. 200). Tal expansão territorial se traduz no dado de que a empresa controlou entre 75% e 85% do *food delivery* brasileiro em 2021 (AMORIM apud NOBRE, 2023, p. 199).

A partir da referência trazida é sabido que, em 2011, a empresa-aplicativo possuía 230 restaurantes em sua plataforma, saltando para cerca de 270 mil em 2022. Tal evolução ocorreu mediante ao capital de risco mencionado anteriormente, consistindo na injeção progressiva a partir de fundos de investimento nacionais e estrangeiros. O lançamento do aplicativo aos sistemas dos smartphones ocorreu em 2012, possível graças a capitalização de R\$ 3,1 milhões oriundos da Warehouse, fundo sediado em São Paulo-SP. Em 2013, a empresa Movable tornou-se a maior acionista, ao investir R\$ 5,5 milhões, seguido de mais R\$ 2 milhões e a compra das frações pertencentes a Warehouse no ano seguinte. Em 2015, a partir dos fundos de investimento Prosus e Innova Capital³, foram investidos R\$ 125 milhões na Ifood, fato que propiciou a guinada expansiva da plataforma, permitindo um crescimento amparado também em fusões e aquisições corporativas, angariando novos circuitos e tecnologias.

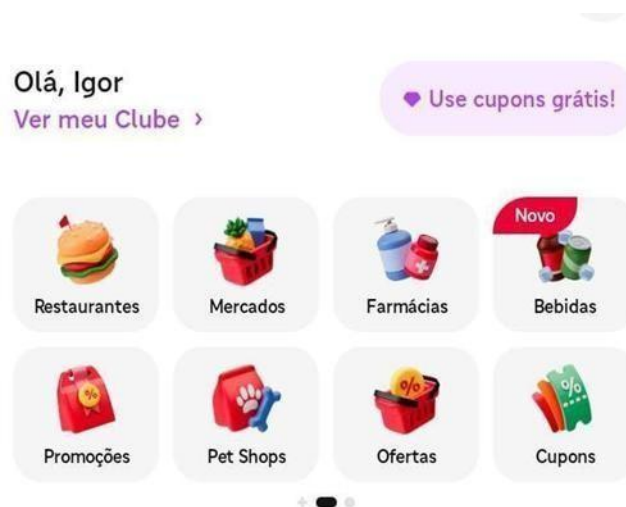
Apesar da consolidação do caráter monopólico da empresa brasileira ocorrer após o vultuoso investimento em 2015, no ano anterior já acontecia a fusão ao Restaurante Web, que também foi significativo à expansão da PD. Em 2017, a empresa concorrente Spoonrocket também foi fundida à Ifood, integrando a prática do autogerenciamento subordinado disruptivo no *food delivery*. Tais fusões foram grandes incorporações de capital, entretanto, também foi ressaltada a importância das ações de *acqui-hiring* realizadas, consistindo em aquisições de startups como contratação de recursos intelectuais, humanos e tecnológicos. O caso mencionado por Nobre et al (2023, p. 203) foi a aquisição da Hekima, uma empresa desenvolvedora de Inteligência Artificial (IA) sobre Big Data.

Apesar da monopolização da PD analisada, para os fins sistemáticos e teóricos do

³ Nobre et al (2023) menciona, também em nota de rodapé, que a empresa *Prosus* é subsidiária da holding *Naspers*, uma das maiores empresas investidoras em TICs do mundo, e a subsidiária, por sua vez, fortemente vinculada ao *Ifood* e outras *fintechs*, *e-commerces*. *Innova Capital* é um fundo sediado em São Paulo-SP, ligado ao brasileiro Jorge Paulo Lemann. A *Movable*, primeira grande acionista majoritária da *Ifood*, é uma empresa desenvolvedora de plataformas digitais.

trabalho, alargou-se o conceito de *food delivery*. A adição de conteúdos não preparados em restaurantes ou sequer alimentos é necessária, visto que criaria uma limitação à abrangência teórica do objeto. Em verdade, o norte que fundamenta o agrupamento trata-se de similaridades do ponto de vista logístico e mercantil. O seguinte alargamento inclui as encomendas ágeis de compras em supermercados, farmácias, distribuidoras de bebidas, ou apenas transporte de mercadorias ou bens entre estabelecimentos, fornecedores e consumidores quaisquer. Para fins de vocabulário, também é conveniente a referência a tal segmento apenas como *deliveries*.

Figura 2 – Categorias do *marketplace* do aplicativo Ifood



Fonte: Captura de tela pelo autor

Nesta perspectiva escolhida, uma empresa-aplicativo relevante sobre o país é a subsidiária *Zé Delivery*, de criação da *AmBev*. A gigante brasileira criou a plataforma em 2016, a partir de um hub de inovação interno chamado *ZX*, realizando 29 milhões de entregas no 1º semestre de 2021, superando as 27 milhões feitas no ano completo de 2020 (BRANDÃO, 2021). A plataforma *Bees* também é uma criação da empresa de bebidas, entretanto, esta é destinada aos varejistas, no chamado comércio *business-to-business* (B2B). Um aspecto interessante a se fixar, é o de que trata-se de uma empresa consolidada em seu setor que investiu na criação de PDs, inaugurando uma reconfiguração e expansão logística, obtendo uma renovação operacional e receitas oriundas do autogerenciamento subordinado praticado.

A colombiana *Rappi*, fundada em 2015, é outro caso de êxito monopólico na América Latina, tendo o Brasil como o terceiro território mais importante para suas operações, que acontecem em 9 países. Apesar de não estar imbricada significativamente em nosso país, recebeu financiamento de US\$ 100 milhões a partir do banco *Santander* e *Kirkoswald Private*

Credit em agosto de 2025, além de anunciar previsão de investimentos acima de R\$ 1 bilhão na operação brasileira, nos próximos 3 anos. (BENFICA, 2025). Silva, Duarte e Tozi (2023) fornecem ótima referência sobre as plataformas de gerenciamento algorítmico em Belo Horizonte-MG, capital e centro da região metropolitana respectiva. Debruçam-se especialmente sobre a estratégia territorial praticada pela empresa *Rappi*, sendo útil à caracterização da corporação realizada neste capítulo. A respeito da funcionalidade da PD, dizem:

Diferentemente de suas concorrentes, que concentram suas operações no delivery de comida pronta, a Rappi possui o serviço de entrega diversificado: comida, farmácia, compras de supermercados e até “qualquer coisa” — este é literalmente o nome da função no aplicativo, entregando de documentos à dinheiro. A empresa trabalha com um sistema no qual distribui dois cartões para o entregador, sendo um pré-pago (débito) e outro com a função crédito. Os cartões permitem que, no estabelecimento, o motoboy realize qualquer compra solicitada pelo cliente, ou mesmo saque dinheiro em caixas eletrônicos 24 horas. A empresa conta também com operações que complementam sua atuação, com um galpão próprio com ghost kitchens e dark stores próprias em diversas cidades do Brasil, incluindo Belo Horizonte. (SILVA, DUARTE, TOZI, 2023, p. 344)

A generalidade dos conteúdos que a empresa se dispõe a transportar é a assinatura do segmento *food delivery* concebido, reiterando a agilidade de entrega interna aos espaços urbanizados, abrangendo uma fatia do mercado de serviços bem concorrida. Existem mais empresas relevantes, variando de acordo com regiões, público, estabelecimentos, podendo citar corriqueiramente *99Food*, *Uber Eats*, *Aiqfome* entre outros.

3.2. Segmento de transporte privado

Avancemos para uma leitura do fenômeno de transporte privado através de aplicativos que viabilize a compreensão de sua consolidação em território nacional. A empresa *Uber* destaca-se como a pioneira global, além de representar o surgimento do setor no Brasil. Admitindo-se que a análise da empresa citada é suficiente à caracterização da categoria, o fenômeno será descrito com base em contribuições bibliográficas a respeito. Serrano e Baldanza (2017) abordam a emergência da *Uber* enquanto uma tecnologia disruptiva, abrangendo o tradicional mercado dos táxis. Demonstam que a inovação derrubou o mercado de licenças e alvarás de funcionamento do ramo nova-iorquino, manifestando a destruição criativa engendradora. Além da adoção da teoria schumpeteriana na análise, os autores diferenciam conceitualmente tecnologias de sustentação e tecnologias disruptivas, propostas por Clayton Christensen. A empresa modelo nasceu de investimentos milionários em uma

tecnologia disruptiva, designada assim por inovar tecnicamente um formato autopropulsor e capilarizante, enquanto empresas de táxi, ao investir em tecnologias sustentaculares do produto tradicional, aprimoraram e encareceram sua oferta sem acompanhar a demanda. Tais investimentos superaram a lucratividade inicial, a mesma razão verificada no surgimento das PDs de *food delivery*, situação a qual os autores designam como característica às tecnologias disruptivas. A análise dos autores advém de uma abordagem do liberalismo clássico que estuda os primórdios da experiência *Uber*, porém captam a essência inovadora da técnica utilizada pela empresa. É evidente que limita-se a visão idealista de “ciclos econômicos” e “revoluções” ocasionadas por tais inovações, não alcançando a análise territorial pretendida. A análise dos autores fornece uma abordagem valiosa sobre o papel inovacional da *Uber* em sua consolidação, entretanto, busca-se obter a visão geográfica do processo.

Tozi (2020) realiza uma periodização que descreve a expansão econômica e territorial que a *Uber* e demais aplicativos realizaram na década de 2010. Ao basear-se nos mesmos pressupostos epistemológicos do presente trabalho, a análise do autor é de grande valor à nossa prospecção teórica. Embasando-se nos estágios de maturação de técnicas proposto por Milton Santos⁴, Tozi propõe uma periodização dividida em:

(i) início das operações e conhecimento do território nacional: o quadrilátero metropolitano formado por Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília (2014), (ii) segundo movimento de expansão territorial: início da interiorização e multiplicação das resistências municipais (2015-2016), (iii) interiorização acelerada (2016-2018) e (iv) criação do novo marco jurídico nacional e de novas regulamentações municipais. (TOZI, 2020, p. 493)

O artigo referenciado nos informa que há indicativos de que o uso corporativo do território é regional, elegendo uma cidade como referência às ações sobre um determinado conjunto de municípios próximos. Tal esquema favorece a fluidez das urbanizações contínuas e interligadas, condição de conurbações. É reiterado o papel estratégico das informações banais transformadas em fator produtivo, que aprimora e torna eficiente a ação territorial da empresa. Ademais, em todos os períodos são citados processos judiciais e legislativos que constituem o embate legal entre entes públicos e a *Uber*, sendo compreendidos pelo autor como resistências locais à invasão platáformica e estrangeira. Essa compreensão se alia à noção de que as normas federativas pós-Constituição de 1988 auxiliam a autonomia dos lugares, apesar de todos os embates judiciais tenderem a resultar na vitória da empresa-plataforma.

⁴ Cada técnica tem diferentes idades: (i) a de sua invenção, (ii) aquela na qual passa a influir no modo de vida das sociedades e (iii) a da chegada a lugares concretos das formações socioespaciais. (SANTOS apud TOZI, 2020, p. 493)

O primeiro período abrange a chegada da empresa ao território nacional em 2014, inicialmente na cidade de Rio de Janeiro. O lugar e momento escolhido não foram ao acaso, às vésperas da Copa do Mundo sediada no país, reconhecendo uma intencionalidade de aliar-se ao clima globalizado e fervoroso instaurado no local. As cidades posteriormente visadas pela *Uber* foram as capitais São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, formando aquilo que o autor nomeou como quadrilátero metropolitano. É ressaltada que a difusão do aplicativo segue o “efeito hierárquico” (HAGERSTRAND apud TOZI, 2020, p. 494), cujo surgimento se dá nos centros urbanos mais altos na hierarquia econômica nacional, em busca de uma normatização decrescente. A empresa se impôs na surdina e sem amparos legais, aproveitando de sua existência virtual, apesar de mobilizar frotas crescentes de veículos. Houve ímpetos de defesa econômica do mercado da mobilidade urbana preexistente, porém, a empresa prevaleceu ao fim, caminhando junto ao lema de aceitação das inovações tecnológicas frente aos modos econômicos antiquados.

O período “(ii) segundo movimento de expansão territorial: início da interiorização e multiplicação das resistências municipais” abrange o ano de 2015, quando a plataforma chegou a Campinas e Porto Alegre. Tais cidades representam mais centros hierárquicos em sua estratégia territorial, sendo o município sudestino participante da macrometrópole paulista, e Porto Alegre, o centro da maior região metropolitana da região Sul. Apesar da chegada súbita no quadrilátero metropolitano, demorou cerca de 1 ano para a ampliação às novas metrópoles citadas. Esse intervalo é explicado pela hipótese de que a experiência anual nas primeiras metrópoles serviu como meio de aprimoramento da plataforma digital da empresa, ao angariar um conhecimento sistemático do território brasileiro. Neste período, são mencionadas mais tentativas jurídicas de defesa ao mercado preexistente, entretanto, liminares e interpretações acabaram por derrotar as resistências municipais. O autor compreende este triunfo como corroboração da hipótese de que a expansão global da *Uber* representa o enfraquecimento do poder dos entes públicos locais (MOROZOV apud TOZI, 2020, p. 497)

O terceiro período exposto é caracterizado por uma interiorização acelerada, multiplicando o número de municípios referência da ação regional da empresa, de 11, em setembro de 2016, para 90, em outubro de 2017. Relata-se que as modalidades e aspectos do serviço ofertado são alargadas, permitindo novos conteúdos à serem transportados, tipos de veículos, formas de pagamento. Também é comentada a capitalização e absorção da empresa brasileira 99taxi pela chinesa Didi, que junto à *Uber* e outras grandes empresas formaram duopólios e oligopólios regionais. Ademais, esse período imprime a consolidação e dispersão

do transporte pessoal por aplicativos no território brasileiro.

O quarto período, a partir de 2018 até a atualidade da publicação do artigo referência desta periodização [2020], é situado em um novo marco jurídico nacional, a lei 13.640/2018, que regulamenta o transporte privado por aplicativo. O projeto de lei aprovado era favorável a uma regulação fiscalizadora e que favorecia o controle municipal, porém, a tramitação no senado cortou itens que asseguravam a autonomia dos municípios e seu conhecimento sobre o uso da malha viária por parte das empresas. Nesta fase, as grandes PDs de transporte privado já estão instauradas por todas as regiões e cidades intermediárias do país.

Apesar de já ter sido citada a diversificação de conteúdos a serem transportados pela plataforma da *Uber*, a modalidade flash, ou *Uber envios*, é alvo de reflexão, uma vez que obedece a compreensão adotada no segmento de *deliveries*. O transporte de itens pessoais de forma ocasional e por carros pode remeter a um transporte privado, deslocando uma carga como se fosse uma extensão do próprio cliente, mas a utilização por agentes em uma circulação mercantil é a dinâmica própria ao *food delivery*. Ressalta o fato de que essa modalidade de serviço é ofertada tanto aos agentes consumptivos quanto às ações produtivas de empresas. A diferenciação ocorre no próprio portal de navegador da empresa, ao separar 2 tópicos nomeados “Como as pessoas estão usando o Uber Flash” e “Como as pequenas empresas usam o Uber Flash” (UBER, 2025). Na esquiwa de maior fragmentação, tal opção é enquadrada na categoria anterior, sob o princípio de que a circulação de formas-conteúdo, além do deslocamento técnico inerente ao serviço, implica em outros segmentos. A subsidiária e empresa-plataforma *Uber Eats* não alcançou a competitividade esperada em território nacional e encerrou as atividades, mas tal abandono por outro lado significou concentração sobre a empresa *Cornershop* (entregas de compras em supermercados) e a própria modalidade *Uber Flash* (DEL CARMEN, 2025). Portanto, basta a interpretação de que o transporte de itens privados na mesma interface do transporte pessoal é somente a apresentação conjunta de 2 segmentos distintos. Não se diferem por contraste, mas por mobilizarem fluxos, circuitos e agentes da economia em dimensões distintas.

Figura 3 – “usos comuns” do serviço *Uber Envios* listados no aplicativo

Usos comuns do Uber Envios

Entenda como utilizar o Uber Envios.



Fonte: Captura de tela pelo autor

Outra PD que tem empreendido esforços em sua consolidação e que enriquecerá a compreensão é a *Buser*, que plataforma a oferta de viagens intermunicipais. A empresa surgiu em 2017 e apoia-se no serviço de “fretamento colaborativo”, oferecendo também um *marketplace* de “revenda de passagens”. No primeiro citado, a plataforma organiza um rateamento com o preço da viagem fretada de alguma empresa de ônibus, enquanto a revenda é feita ao conectar os usuários a viagens diretamente (BUSER, 2025). Os termos de uso do usuário reiteram que a empresa não possui ônibus algum em sua rede, sendo atuante no setor de tecnologia e excluída de responsabilidade sobre a viagem fretada. Apenas conectam os consumidores entre si para contratarem um ônibus de uma “empresa-parceira”, ou oferecem bilhetes em determinadas viagens. O discurso de “democratização do transporte interurbano” é adotado para promover preços de passagens reduzidos pela metade e vendidos virtualmente, entretanto, os usuários embarcam em localidades como postos de gasolina, estacionamentos de *shoppings* (QUIRINO et al, 2021). A experiência do usuário nesta plataforma tem uma dinâmica consequente da “colaboração” que assenta o serviço, sendo a precificação variável conforme a demanda de passageiros, e creditando o barateamento por adesões posteriores na forma de saldo utilizável no futuro (PACINI, 2019, p.71). Caso não tenha a adesão necessária, a viagem é cancelada e o valor estornado.

Figura 4 - Ponto de parada da *Buser* com dois ônibus de "empresas parceiras", no estacionamento de um centro comercial em Campo Grande



Fonte: "Direto das Ruas", acessada através da reportagem: "Parada de aplicativo de ônibus em shopping vira tormento para vizinhos" de Ferreira (2021)

Uma reflexão sobre as diferenças fundamentais entre tal modelo de negócio e as demais PDs de transporte privado é necessária. Há de pontuar-se que a realização deste serviço de transporte não se encaixa totalmente na categoria just-in-time do trabalho plataformizado, porém, é sensível a demanda por consumidores e com horários flexíveis, diferenciando-se dos itinerários mais rígidos das viagens tradicionais. O recrutamento dos trabalhadores não acontece de forma semelhante à PDs como *Uber* e *iFood*, uma vez que os veículos que circulam integram frotas de ônibus privadas. Assim, o limiar técnico e normativo do serviço a ser terceirizado é mais alto, com trabalhadores capacitados e estrutura técnica habilitada à atividade. Entretanto, nenhuma destas singularidades se opõe aos critérios do objeto almejado, ainda que uma viagem sob a PD envolva apenas trabalhadores regularizados. O enquadramento do serviço é feito, pois a estratégia corporativa é idêntica ao modelo proposto, envolvendo uberização e aglutinando-se às demais PDs na oferta plataformizada de serviços de transporte.

Uma reportagem publicada pela Bloomberg Línea a respeito da trajetória e projeção da empresa será de grande valia ao nosso entendimento, destrinchando a estratégia corporativa que é natural à diversas PDs. Sob o título "Buser ganha escala, chega ao lucro, e quer consolidar o transporte rodoviário, diz CEO", Sakate (2025) nos oferece um panorama a partir da perspectiva do "player nativo digital". A manchete já fornece a evidência de que, assim

como outras PDs de transporte, a lucratividade da startup é a longo prazo, verificando investimentos bem superiores ao faturamento nos anos iniciais⁵. O alcance da janela lucrativa reside justamente em “ganhar escala”, isto é, alcançar competitividade no setor almejado. Apesar de obter faturamento comparável à viagens rodoviárias tradicionais no setor, a PD ainda não se consolidou, na visão do CEO. Logo, é fácil inferir que a consolidação buscada é uma monopolização e destruição criativa aos moldes do caso *Uber*.

Além desta natureza disruptiva, a *Buser* se espelha no mesmo mecanismo de expansão perpetrado pela *iFood*, uma vez que o CEO, Marcelo Abritta, disse “estamos em um momento em que começamos a olhar M&As [fusões e aquisições] e outras verticais de negócios que podemos explorar para acelerar o crescimento” (SAKATE, 2025). Ainda é ressaltado que o funcionamento das empresas adquiridas será adaptado à “eficiência” da PD, que barateia a passagem, e promove um uso operacional de 80% de sua malha, contra 60% do setor tradicional. O crescimento é creditado, em parte, ao adensamento de rotas praticadas e chegadas em novas cidades, noutra, a investimentos em tecnologia que garantiram maior eficiência. Também é mencionado outro meio de “ganho de eficiência”, consistindo no enxugamento de rotas com baixa demanda e demissão de funcionários, cortes advindos do aumento da taxa de juros em 2022. Mas com o reavivamento de investimentos tecnológicos em 2024 e operação lucrativa após enxugamento, a expectativa da corporação é crescer 50% em 2025. Na reportagem são citados outros incursos no mesmo modelo produtivo da *Buser*, como a tradicional *Flixbus*, empresa alemã, e a modalidade *Uber Shuttle*.

3.3. Segmento de fretes urbanos

O presente segmento estrutura-se como uma etapa menos significativa nos setores em que está presente, sendo o e-commerce e a logística de mercadorias e bens de alta demanda técnica e normativa. Mais especificamente, a entrega de mercadorias provenientes de grandes varejistas, em que o deslocamento dos produtos passa por grandes distâncias, interligando estoques como centros de distribuição, lojas físicas, e pontos de coleta. Também é reconhecido o transporte de bens em ambientes urbanos que demandam veículos com maior capacidade técnica, vide a plataforma Lalamove. Apesar disso, veículos comuns também desempenham transportes deste segmento, considerando as plataformas digitais que oferecem

⁵ O autor menciona fundos investidores como “*SoftBank, Lightrrock, Valor Capital, Globo Ventures, Monashees Canary*”

entregas imediatas às empresas do varejo, por exemplo, a EuEntrego. As maiores plataformas de varejo eletrônico também exploram o trabalho plataformizado, seja por subcontratar operadoras logísticas que plataformizam o trabalho, seja por incluir trabalhadores plataformizados em suas próprias operações logísticas.

O que diferencia o transporte de mercadorias neste segmento para o *food delivery* trata-se do fato de que mercadorias provenientes destes estoques tem sua entrega imediata ao pedido como um bônus, não como requisito, portanto menos rastreável e com prazos maiores de entrega. Como exemplo didático, é viável encomendar uma lista personalizada de itens de supermercado tanto por uma plataforma de frete urbano⁶, quanto em uma contida no *food delivery*. A diferença entre ambos os pedidos é que o *food delivery* tenderá a entregar mais rápido, com um entregador rastreável, e comprado em um supermercado, enquanto frete urbano terá um prazo de entrega maior, com um entregador transportando diversos pedidos, retirados em um estoque logístico, e por um preço menor. Também compreende-se que tal segmento possui relação com cadeias de maior magnitude, sendo o trabalhador plataformizado um “acessório” utilizado conforme for conveniente à operação logística, frequentemente na etapa de “última milha”. Essa nomenclatura, traduzida de “last-mile”, refere-se à entrega final da mercadoria encomendada, podendo tanto ser à um consumidor comum (Business to consumer; B2C), quanto à um estabelecimento varejista ou produtivo (Business to Business; B2B).

As fontes consultadas neste tema são significativamente advindas da perspectiva corporativa, isto é, pesquisas de eficiência operacional, reportagens jornalísticas, artigos de associações corporativas de logísticas e varejo. As menções ao trabalho plataformizado acontecem frequentemente por meio do termo “crowdshipping”, compreendido como uma opção logística dentre a miríade de transportadoras terceirizadas, Correios, ou entrega própria. Há prevalência desta perspectiva por ser limitada a produção bibliográfica acerca do processo de plataformização ocorrente nas operações logísticas do comércio eletrônico, de um ponto de vista das relações sociais e do território.

Uma boa análise sobre a consolidação econômica e territorial das plataformas varejistas com poderosos *marketplaces* em nosso país foi realizada por Matos (2025), que conceituou a tendência de “urbanização logística” sob a égide do comércio eletrônico. O autor fornece a periodização do surgimento das plataformas digitais do ramo, compreendendo estas como um dos pilares centrais do capitalismo contemporâneo. Inicialmente, descreve o fenômeno da

⁶ Kina (2025) noticia que as vendas de supermercado da *Mercado Livre*, em 2024, aumentaram 77% em relação ao ano anterior

“revolução logística” como a emergência competitiva do processo de distribuição mercantil, entrelaçada ao reescalonamento produtivo, globalização de cadeias de suprimentos e revolução das tecnologias de comunicação e transporte. Nestas mudanças, a produção sob demanda almejada pelas indústrias tornou-se mais subordinada às informações e ações dos mercados varejistas. Desenvolve-se também uma indústria logística especializada que sobrepõem malhas operacionais sobre a infraestrutura das principais manchas urbanas. Segundo o autor, o papel logístico adquire importância em relação à manutenção do fluxo contínuo de capital, assegurando diretamente a confiabilidade do valor ao fluir a circulação de mercadorias, e reduzindo o ciclo do capital, acelerando indiretamente a criação do valor. (MARX apud MATOS, 2025).

Neste bojo, a ascensão das plataformas digitais ocorre na década de 2010, e principalmente a partir de 2020, inaugurando o comércio eletrônico e capturando varejistas digitais preexistentes. A plataformização deste segmento também fundamenta-se em inovações em tecnologias de comunicação, especializadas em extração de dados e algoritmização, além de propiciar o efeito de rede que concentra o mercado em *marketplaces*, adquirindo valor conforme se expande. É reiterado que o comércio eletrônico crescente redefine a logística, uma vez que expande a etapa de última-milha da entrega e atende pontos de entrega dispersos pelo espaço urbano. Também é redefinida pelo fato que a demanda por mercadorias para consumidores obedece a uma lógica regional e distinta à demanda agregada do mercado local. Apesar das vantagens que um *marketplace* dominante no ramo varejista e um estoque diversificado de mercadorias imprimem a uma plataforma do varejo eletrônico, o maior fator de competitividade reside na diminuição de prazos de entrega e preços. Com isto em mente, desprende-se que o diferencial está na eficiência da operação logística montada, não à toa, a expansão das plataformas digitais deste segmento na década de 2020 está relacionada com a criação de serviços logísticos próprios ou subcontratados.

O autor, além de caracterizar a consolidação do comércio eletrônico, analisa a atualidade das “materialidades” de dois dos principais players do varejo, *Amazon* e *Mercado Livre*. Ambas de expressão internacional, sendo a *Amazon* a plataforma digital do varejo com maior presença global, e *Mercado Livre* possuindo cadeias bem estabelecidas na América Latina. As duas plataformas possuem robusta infraestrutura logística, destacando a criação de dezenove centros de distribuição no período de 2020 à 2022, somando ambas as corporações (MATOS, 2025, p. 2). Em busca de ampliarem seu domínio sobre os estabelecimentos varejistas, possuem centros de fulfillment, isto é, unidades que desempenham toda a operação logística às lojas, desde armazenamento à entrega. Tal serviço é identificado nas duas empresas em

questão como *Mercado Envios Full*, e *Fulfillment by Amazon (FBA)*. O autor menciona a plataformização do trabalho enquanto uma ferramenta crescente dentre os serviços logísticos, sendo o aplicativo *Mercado Envios Extra* e a transportadora *Loggi* expoentes do recrutamento de trabalhadores autônomos sem vínculo empregatício e sob regime de demanda. Dito isto, evidencia-se o papel limitado que o regime de trabalho plataformizado possui nas entregas do comércio eletrônico, que por tratar-se de cadeias de alta demanda técnica, normativa e alta competitividade, utiliza trabalhadores autogerenciados conforme for conveniente à rentabilidade e eficiência esperada. Ainda que limitado, a adesão voluntária de entregadores é significativa como posto de trabalho e fonte de entregas rápidas. A busca por serviços terceirizados de alta eficiência e rentabilidade motivou a adoção de um sistema de *Delivery Service Partners (DSPs)* pela *Amazon*. Tal sistema trata-se de fomento à pequenas transportadoras com dedicação exclusiva à empresa, centralizando contingentes de trabalhadores sob a responsabilidade jurídica de um empreendedor inicial, auxiliado pelo programa.

Figura 5 - Seção da página virtual de *Mercado Envios Extra*



Fonte: Captura de tela pelo autor

Figura 6 - Opções de adesão trabalhista à operação logística da *Loggi*, expostas em sua página virtual



Fonte: Captura de tela pelo autor

Figura 7 - Dizeres inscritos no site da Amazon sobre o programa DSP

Quer empreender no setor de entregas? O programa de Parceiros de Entregas da Amazon (DSP) é a sua porta de entrada.

Estamos em busca de líderes determinados e com espírito empreendedor para construir e gerenciar uma equipe de agentes de entrega de alto desempenho. Não é necessário ter experiência prévia em logística — o que valorizamos é a sua capacidade de liderar e encantar clientes.

Fonte: Captura de tela pelo autor

As contribuições trazidas são elucidativas sob a perspectiva marxista do que o comércio eletrônico representa para o cenário econômico vigente, entretanto, a referência mais compatível ao teor do presente trabalho reside na tese de Venceslau (2023). A análise desse autor pressupõe que o e-commerce consiste na atualização das formas e relações do comércio no meio técnico-científico-informacional. Tal hipótese leva à um percurso analítico e exploratório que é inspiração metodológica para nossa pesquisa, uma vez que almeja desvelar a face material do objeto de estudo, objetivo semelhante a proposta presente. Entretanto, nesta primeira seção convém veicular que Venceslau (2023) também reconhece o e-commerce como um produto das variáveis informação, finanças e logística no período atual, setor econômico que compreendemos estar relacionado ao processo de plataformização. Ao crowdshipping, o autor endereça a mesma relevância que Matos (2025), uma estratégia logística dentre as diversas etapas da cadeia de distribuição envolvida no e-commerce.

Uma publicação de Merchán, Winkenbach, Janjevic (2024) no portal de artigos Tecnológica nos fornece uma proposta de estrutura de modelagem para design estratégico de última milha. O artigo, por analisar a estratégia e propor soluções logísticas à operações de última milha em um viés científico, nos dá uma elucidação mínima sobre as governanças corporativas praticadas nas entregas dos grandes varejistas eletrônicos. Elaboraram o modelo

a partir de um hipotético varejista “omnicanal”, com mercadorias e prazos de entrega variados, em um ambiente de alta demanda dos consumidores. Os autores relatam que a literatura contemporânea tem vacilado em modelagens de última milha por não solucionar obstáculos operacionais, listando:

Primeiro, os modelos existentes falham em capturar a granularidade dos problemas de distribuição omnicanal de última geração, que são caracterizados por ofertas de serviços de entrega diferenciados (ou seja, vários serviços de entrega diferenciados por tempo, opções alternativas de troca de produtos) e características estruturais diferenciadas localmente das redes de distribuição de última milha subjacentes (ou seja, vários escalões, uma variedade de tipos, tamanhos e funções de instalações, modos de transporte heterogêneos). Algumas contribuições abordam alguns desses recursos individualmente, como a disponibilidade de crowd-shipping (remessa coletiva) [...] ou opção de entrega no mesmo dia [...], mas focam em decisões táticas e operacionais em vez do design estratégico de sistemas de distribuição omnicanal. Em segundo lugar, poucos trabalhos na literatura existente abordam a ampla variedade de escolhas estratégicas associadas ao design de uma rede de distribuição de última milha omnicanal em uma abordagem integrada, mas computacionalmente eficiente. Em outras palavras, a literatura existente ainda não fornece um modelo de design de rede estratégica que aborde simultaneamente todos os aspectos relevantes do problema de design, capture os ganhos e perdas não triviais entre as várias decisões de design e seja escalável e transferível para instâncias de problemas reais de larga escala. (MERCHAN, WINKENBACH, JANJEVIC, 2024)

Percebe-se que a noção do trabalho plataformizado ser empregado na etapa de última milha encontra respaldo, entretanto, o conceito referenciado como “crowd-shipping” diverge, ao passo que é considerado a utilização de “carros de passageiro”, remetendo a trabalhadores que praticam rotas habituais e passam a integrar rotas de entrega. Essa conceituação diverge por invisibilizar o caráter trabalhista que tais agentes adquirem, limitando a entrega destes à um desempenho conveniente à ambas as partes. Fora esse preciosismo terminológico, verifica-se que o trabalho plataformizado pode fugir ao enquadramento em crowdshipping por também possivelmente integrar a opção logística de “motos terceirizadas”. Aliás, tanto a entrega por carros de passageiro e motos terceirizadas são externalidades consideradas apenas à pedidos com prazo de entrega instantâneo, sendo as de prazo padrão e expressos preferencialmente desempenhados pela frota própria. Entre ambos os serviços, é destacado que o “crowd- shipping” é mais adequado à entregas distantes, e motocicletas à entregas próximas, impactando no design proposto. Também é mencionado que as duas modalidades possuem “esquemas de compensação” mais flexíveis, isto é, custos variáveis por pacote que são convenientes à operação. Compreende-se que a proposta é idealista e refere-se a um segmento limitado do comércio eletrônico, podendo não ser empregada por nenhuma das

cadeias tradicionais. Porém, por estarem bem embasados na literatura correspondente e internacionalizada, fornecem diversas pistas da governança buscada por empresas logísticas, identificando estratégias comuns.

Uma recente imbricação plataformizada do segmento logístico consiste na parceria firmada entre a *Uber* e a *Loggi*, inaugurando a modalidade de entrega “Envio Nacional” dentro da interface da PD de transporte privado. O serviço consiste no fretamento de pacotes em escala nacional, possibilitando pessoas e empresas enviarem remessas rastreáveis pela plataforma da *Uber* até a entrega definitiva. Apesar da rastreabilidade pela PD da *Uber*, todo o serviço será desempenhado pela *Loggi*. A modalidade foi implementada primeiramente às cidades de São Paulo-SP, Campinas-SP e Curitiba-SP, porém, as empresas anunciaram que expandiram o Envio Nacional para seis novas capitais, Fortaleza-CE, Brasília-DF, Belo Horizonte-MG, Recife-PE, Goiânia-GO e Porto Alegre-RS, a partir de outubro de 2025 (TECNOLOGÍSTICA, 2025). A interpretação adequada desta parceria consiste na conveniência da interface capilarizada da PD de mobilidade à *Loggi*, e o enriquecimento de serviços ofertados pelo aplicativo e conquista de novos usuários à *Uber*. O trabalho plataformizado neste processo seria empregado a depender das escolhas operacionais da gigante de fretes.

4. RETOMADA TEÓRICA DO OBJETO DE ESTUDO

Decorrida toda a descrição dos segmentos categorizados e suas consolidações, sente-se uma necessidade de retomar os limites do objeto geográfico. Necessário, pois o enriquecimento conceitual por meio da leitura das trajetórias e características contextualiza e dá sentido às delimitações propostas. Voltemos ao primeiro enquadramento descrito, o de caráter trabalhista. Inicialmente, destrinchamos o processo de autogerenciamento subordinado descrito por Abílio, Amorim e Grohmann (2021) em torno do formato trabalhista imposto pela uberização. Mas, como já introduzido, alargamos a noção de trabalhadores plataformizados para além dos autônomos que aderem voluntariamente às empresas-aplicativo. A mesma referência que embasou tal noção, também considera que a uberização é um fenômeno amplo, não necessariamente intermediado por PDs, realizando-se pelos inúmeros processos de informalização e consolidação do trabalhador-sob-demanda. Por estarmos mais comprometidos à análise geográfica, assumimos, de forma grosseira, que existem trabalhadores plataformizados até mesmo quando são empregados regularmente em empresas, quando estes seguem necessariamente dois requisitos. Primeiro, quando

enquadram-se em firmas terceirizadas que aliam-se aos imperativos da uberização, com pessoas jurídicas inseridas em serviços sob demanda e remuneração por peça. Segundo, quando executam um serviço que foi, em todas as suas etapas anteriores, ordenado via plataformas. Admite-se, portanto, entregadores e motoristas de empresas do circuito inferior subordinadas às grandes PDs. Grandes agentes terceirizados por outras PDs tendem a serem independentes e adotarem trabalho plataformizado dependendo de sua estratégia.

Outro recorte a ser justificado é a natureza platafórmica do objeto, não só justificado, como enriquecido. A face imaterial das diversas corporações digitais de tecnologia e comunicação que ascenderam nas últimas décadas representa uma renovada psicoesfera e tecnoesfera, natural ao meio técnico-científico-informacional. A conquista da unicidade técnica e a convergência dos momentos é, em boa parte, correlacionada às redes técnicas de comunicação e informação, em seus inúmeros sistemas, com diferentes funções e conteúdos. É sobre a normatização de plataformas digitais assentadas na internet que inauguram-se as corporações abordadas em nossa análise. Resgata-se a descrição de Tozi (2020) sobre corporações hegemônicas e multissetoriais que alçaram o patamar de PDs globais. A busca por analisar geograficamente empresas que apresentam-se majoritariamente sob formas imateriais à população e estão em crescente expansão territorial e econômica parece ser uma urgência aos estudos da disciplina. Dentre a miríade de plataformas e respectivas intencionalidades e magnitudes, tratamos sobre as que têm como principal atividade a extração de renda sobre serviços de transportes e entregas, através do gerenciamento algorítmico do trabalho. Sob tal critério existem PDs que “intermedeiam” os serviços tratados, porém, não se qualificam. Por exemplo, *WhatsApp*, *Facebook*, *ClickBus*, *BlaBlaCar*. Tais empresas escapam pois aproximam-se mais da função de intermédio de consumidores e prestadores de serviço, de fato. Mediam, pois não são especializadas no gerenciamento algorítmico do trabalho, nem monopolizam o serviço, mais ligadas a publicidade ou funções básicas de *marketplace*. As corporações enquadradas alegam serem mediadoras, entretanto, monopolizam e extraem renda de agentes que são subordinados e que precisam desempenhar sua força de trabalho de forma constante, mas sob a remuneração por peça e sob demanda.

Prosseguindo em nossa retomada, há de justificar o segmento de serviços enquadrados, isto é, os transportes. Longe de incluir a totalidade da circulação produtiva, os segmentos verificados parecem enquadrar-se num circuito significativo, porém, delimitado. Os fluxos de bens, mercadorias, pessoas e informações não são majoritariamente desempenhados em entregas e transportes de PDs de gerenciamento algorítmico do trabalho. Os serviços centralizados em tais PDs limitam-se ao deslocamento de conteúdos materiais de mobilidade

técnica simples, em etapas do consumo final. Ao longo da caracterização realizada pode-se notar que os postos de trabalho estudados são vetorizados por variáveis-chave ligadas à noção comum de “mobilidade urbana”; “consumo”; “entregas/viagens expressas”. Além das estratégias corporativas análogas e técnica disruptiva em comum, as associações corporativas frentes às instituições políticas tendem a aglutinar o setor enquanto lobby dos serviços de mobilidade uberizados. A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC) é uma das organizações mais representativas da perspectiva adotada, ao definir-se como uma reunião de empresas líderes em soluções tecnológicas inovadoras para melhorar o transporte de pessoas e de bens. A apresentação na aba de “Quem somos” da página virtual da associação é elucidativa ao informar que “a principal bandeira da Amobitec é a defesa da Nova Mobilidade, cuja prioridade é atender o cidadão e as empresas em suas necessidades de deslocamento urbano e rodoviário de forma eficiente, inclusiva, sustentável e mais econômica.” (AMOBITEC, 2025)

Figura 8 - Citação de executivo da Amobitec na página inicial do site da associação

“Seja para pedir um carro, uma refeição, fazer uma viagem interurbana ou realizar compras online, a tecnologia já faz parte do dia a dia de milhões de cidadãos nas cidades brasileiras.”



André Porto, Diretor Executivo

Fonte: Captura de tela pelo autor

Figura 9 -Seção de "associadas" no site da Amobitec

Associadas



Fonte: Captura de tela pelo autor

5. REFLEXÃO TEÓRICA

Apesar de descrito durante toda a introdução e capítulos subsequentes, o objeto de estudo será refletido nesta parte de uma forma epistemológica, estabelecendo os pressupostos filosóficos e a justificativa teórica para os esforços empreendidos

5.1. O ponto de partida geográfico

O objeto que nos debruçamos trata-se dos serviços de transporte realizados por trabalhadores plataformizados. O enfoque dado restringe o objeto, enxergando-o como um conjunto de ações e formas que categorizam um arranjo tecnocientífico e produtivo às corporações de tecnologia da informação e comunicação. Privilegiando a abordagem da plataformização dos serviços de transporte enquanto uso corporativo do território, busca-se a análise geográfica de tal processo.

O conjunto de eventos que constitui o processo é lido como um dos inúmeros fenômenos advindos da divisão do trabalho. Tal leitura é feita por considerarmos que a divisão citada é a força que diferencia espacialmente os lugares, uma vez que os movimentos originados atribuem novos conteúdos e funções aos objetos locais. Santos (2006, p. 85) discorre sobre esse conceito como um fator causal do mundo histórico, ao passo de que no mundo natural o conceito analítico equivalente seria a “diversificação da natureza”. Também é dito que a informação enquanto variável analítica é o motor da divisão territorial do trabalho na contemporaneidade, em escala global. A preponderância à essa força transformadora é explicada pelo seu papel na repartição dos recursos entre os lugares. Cabe a leitura de que a divisão do trabalho é a dinâmica de distribuição e funcionalização da totalidade de possibilidades de ação oferecidas aos indivíduos, empresas e instituições.

Através de tal noção sobre a força que diferencia os lugares originada na totalidade, Milton Santos (2006, p.169) sintetiza que “o movimento dos lugares é discreto, heterogêneo e conjunto, ‘desigual e combinado’”. Esse movimento é composto por forças “conduzidas por ações novas ou renovadas, e encaixadas em objetos recentes ou antigos, que as tornam possíveis” (SANTOS, 2006, p. 169)

Dito tudo isto, a técnica disruptiva de plataformização de serviços tradicionais de transporte, entrega e frete por parte de oligopólios corporativos é tratado como uma das forças de transformação aportadas na divisão internacional do trabalho. Maria Laura Silveira (2011, p. 5) complementa que “um território é um conjunto sincrônico de divisões do trabalho, não sem a hegemonia daquela fundada na técnica e na organização de mais alto desempenho”. A

ideia de haver uma hegemonia dentre a coexistência das divisões corrobora com a análise do processo de “corporatização do território” (SANTOS, 2006, p. 169), sendo a qualificação do espaço geográfico por meio dos usos corporativos de agentes capitalizados e influentes. Silveira (2011, p. 5) também diz que “o território usado é assim uma arena onde fatores de todas as ordens, independentemente da sua força, apesar de sua força desigual, contribuem à geração de situações”. Desta forma, o norte que fundamenta o trabalho é a contribuição analítica acerca das ações, objetos, redes, e relações que possibilitaram a consolidação dos segmentos corporativos descritos nos lugares e em suas situações geográficas.

Reconhece-se a importância do fenômeno à medida em que sua manifestação reorganiza o território, recorrendo, por vezes, ao termo “técnica disruptiva” para ressaltar seus impactos. Sobre transformações técnicas e seus efeitos, Milton Santos diz:

O efeito desestruturador da tecnologia é tanto mais brutal quanto menos implicado estiver o país em relação às inovações técnicas precedentes [...] O fato de que as transformações se dão ao mesmo tempo, nas vias e meios de transportes e comunicações, na estrutura produtiva, nos hábitos de consumo, na forma de intercâmbio, nas relações de trabalho, na monetarização, nas formas de controle etc., tem efeitos cumulativos e acelerados sobre todos os processos de mudança, ao mesmo tempo em que os desequilíbrios instalados são mais profundos. Mesmo se as novas relações apenas alcançam parcelas reduzidas da economia e do território e incidem de forma incompleta sobre a sociedade, têm já bastante força para induzir transformações fundamentais ao conjunto. Fenômenos como as disparidades espaciais de tipo mercantil e a macrocefalia ganham novas dimensões. (SANTOS, 2006, p. 169)

Estabelecidas as variáveis do devir geográfico no que tange ao movimento dos lugares; território usado e inovações técnicas, resta refletir somente os lugares de excelência à imbricação plataformizada: os espaços urbanos contemporâneos. Para defini-los é necessário conceber que estão condicionados ao período técnico-científico-informacional, que imprime configurações territoriais com áreas de densidade e de rarefação. O advento do espaço racionalizado, assim, produz a existência dos chamados “centros-relé” e demais centros de produção, captação e distribuição em uma hierarquia espacial (SANTOS, 2006, p. 88). Além deste aspecto estrutural, Silveira (2015, p. 248) nos elucida que o fenômeno da urbanização contemporânea é “resultado de um processo de modernização que se caracteriza pela implantação de um complexo técnico-científico, demandante de informação e cujo motor é a finança (SANTOS, 1996) que transforma e impõe objetos e formas de fazer “.

5.2. Urbanização contemporânea

O artigo de Silveira (2015), “Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana”, além de contribuir com a assertiva sobre urbanização trazida,

tece magistralmente uma análise acerca das tendências contemporâneas de interdependência e dinâmica dos circuitos da economia urbana. A autora analisa como as variáveis: técnica; finanças; consumo; e informação são vetores determinantes ao acontecer homólogo e acontecer complementar que os subespaços urbanizados empiricizam. O resultado deste quadro social e urbano relaciona-se com os fenômenos de disparidade espacial mercantil e macrocefalia que Santos (2006, p. 169) havia avisado. É natural a interpretação de que metrópoles e contiguidades urbanas tornaram-se os principais fatores locacionais no período pós-moderno, por representarem um turbilhão de ativos e recursos facilmente convertíveis a favor do capital globalizado (SILVEIRA, 2011, p. 5). Não nos esqueçamos das listas de fundos internacionais que injetaram finanças em startups ou projetos expansivos de PDs, e alçaram fatias executivas em corporações algorítmicas e oligopólicas como colheita frutífera.

Sobre a técnica contemporânea, é ressaltada como esta tem proporcionado uma tecnificação da vida social e econômica, encaminhando uma leitura de que os circuitos superior marginal, e inferior tem ampliado possibilidades produtivas e consumptivas. Ampliou-se, pois a natureza de tal estado técnico é marcada pela normatização planetária e conexão aos grandes sistemas técnicos, através de objetos banalizados pelo espaço. A flexibilidade e difusão são os grandes triunfos essencialmente técnicos que os sistemas de engenharia têm intensificado, porém, a qualidade da tecnicidade atual é melhor capitaneada pela variável de informação. Aliás, “nem as técnicas nem o mercado funcionam sem uma informação abundante e precisa que, contudo, ao permanecer em estado puro, produz um novo valor para o trabalho e impõe novas formas de fazer” (SILVEIRA, 2015, p. 248). Tal citação corrobora com o entendimento de que PDs de gerenciamento algorítmico do trabalho são disruptivas por serem intensivas em informação, ao mesmo tempo em que impõem um novo modus operandi econômico e redefinem o valor do trabalho. Nesta mesma ideia, Duarte (2023) reforça o papel da informação enquanto fator produtivo, tornando informações banais em informações estratégicas, uma conversão de um recurso à um ativo corporativo.

Concomitante às variáveis já introduzidas, há de se refletir as finanças enquanto força-motriz do modo de produção contemporâneo, visto que todos os setores produtivos passaram a depender do sistema financeiro. A função financeira tende a unificar os múltiplos agentes da economia urbana em prol de uma mais-valia global, por meio da cognoscibilidade do planeta e decisões verticais. A financeirização foi inevitável devido a infrutuosidade que tesourizar em uma economia arrefecida por injeções de dinheiro puro e aceleração dos fluxos e capitalizações, simultânea ao avanço de um complexo fintech, materializado em objetos e redes técnicas, imaterializado em formas-de-fazer produtivas e consumptivas. Além do

crédito produtivo, a oferta de empréstimos, sob diversas formas e regimes, representam ao consumo total uma garantia de circulação e subordinação de milhões de agentes ao circuito superior.

Apesar da referência nos embasar a respeito das finanças em sua forma pura, enxergamos também os diversos arranjos de securitização, aluguel de equipamentos, financiamento de ativos. A compreensão se dá por perceber que a financeirização se manifesta de forma quase cristalizada quando grupos proporcionam instrumentos e garantias aos agentes produtivos do espaço horizontal em troca de promessa de pagamentos parcelados. Exemplificando a partir de uma das corporações enquadradas, vemos o sucesso financeiro da *Mercado Pago*, que surgiu como meio de pagamento da *Mercado Livre* (e meio de remuneração dos trabalhadores plataformizados em Envios Extra), alcançando uma carteira de US\$ 11 bi, com 83% de crescimento no ano (MERCADO&CONSUMO, 2025), ao diversificar seus serviços financeiros e enrobustecer. É possível verificar diversas subsidiárias, startups, parcerias e mecanismos de financeirização e capitalização em torno da oferta de transportes plataformizados, seja direcionada à força de trabalho que desempenha transportes (*Moove* e *Kovi*⁷, *Mottu*⁸), seja direcionada aos varejistas que figuram no *marketplace* (*iFood Pago*⁹).

Não verificou-se relevância de modalidades específicas às PDs enquadradas em crédito desburocratizado aos consumidores finais, e sim, programas de fidelização e carteira digital. Pagamento de tíquetes para garantir dinheiro virtual nas plataformas, cupons de desconto mediante publicidade por parte dos usuários, taxas mensais para garantir benefícios, “clubes” e programas de descontos, entre outros. Relaciona-se tais estratégias com o conceito “economia do acesso” (DURAND apud SILVEIRA, p. 250), cuja inclusão mercadológica por meio de tecnologias e adesões são facilitadas por promoções e preços baixos, para viabilizar a extração de renda do usuário a longo prazo.

Compreende-se que o consumo de agentes banais está sujeito a alta competitividade em meios de creditização e financiamentos, constringendo a financeirização como estratégia corporativa aos clientes por parte das PDs enquadradas. Exceto, talvez, o caso mencionado da *Mercado Pago*, subsidiária consolidada de uma PD que proporciona fretes, ora, uberizados,

⁷ Pancini (2025) nos informa da aquisição da *Kovi*, locadora de veículos especializada em motoristas de aplicativo, pela *Moove*, *fintech* africana especializada em financiamento de frotas para aplicativos de transporte

⁸ O portal G1 (2025) reporta que *iFood* e *Mottu* firmaram parceria para facilitar aluguel de motos e benefícios aos entregadores do *app*

⁹ BONFIM (2025) situa que *iFood Pago* é um “braço” financeiro que, além dos serviços do setor, oferece benefícios e acesso a *Zoop*, startup que supera o segmento de bares e restaurante e tornou-se fornecedora de “*fintech as a service*”

ora, não, com um *marketplace* internacional. O fechar de janelas financeiro das PDs de transporte aos seus clientes abre, por outro lado, a perspectiva da vastidão de cartões de crédito, empréstimos financeiros, financiamento de bens, créditos produtivos, linhas de crédito assistencialistas, entre outros. O consumo, na contemporaneidade, tornou-se denominador comum da economia urbana, alavancando técnicas de ponta que automatizam a circulação financeira, mercantil e de serviços especializados. É por tal vetorização consumista e financeirizada que ambas as variáveis adquirem um “um papel estruturador da vida individual e social na contemporaneidade” (SILVEIRA, 2015, p. 249), autorizando uma reflexão sobre a fluidez do dinheiro por diversas formas e redefinições funcionais sobre o espaço geográfico.

Expostas as variáveis que organizam o território na urbanização contemporânea, Silveira (2015) discute as feições e formas que surgem entre ambos os circuitos da economia urbana, decorrência desta atualização. É informada uma tendência de criação de profissões especializadas e adaptadas as mudanças em curso, e uma diminuição e seletividade espacial de empregos pelo tecido metropolitano. A criação de serviços tem afinidade aos centros de decisão, multiplicando novos saberes e técnicas sofisticadas, enquanto os serviços distribuídos pela mancha urbana conservam ofícios simples. Poderia antagonizar a inventividade intensiva e qualitativa dos novos saberes do acontecer homólogo, e a reprodução extensiva e quantitativa dos velhos ofícios do acontecer complementar. Sobre os serviços banalizados reproduzidos por esta nova divisão social do trabalho, é dito:

“Necessárias à reprodução da vida, essas atividades se repetem ora ao sabor das economias de aglomeração da pobreza, ora graças às oportunidades nascidas nas áreas de rarefação de comércios e serviços das periferias. Assistimos, portanto, ao surgimento de uma divisão territorial do trabalho que segmenta e uma cooperação que unifica criando novas formas de coesão e fragmentação.” (SILVEIRA, 2015, p. 250)

Encaminha-se a análise de que a relevância dos transportes plataformizados é, em boa parte, por seu grau de mobilização trabalhista, de forma uberizada e subordinando serviços tradicionalmente desempenhados por agentes das periferias e circuito inferior. Portanto, representando uma economia de aglomeração da pobreza. Paralelo a esta situação e citada na referência, interpreta-se que a digitalização do território proporciona novas zonas de escassez, áreas defasadas com rarefação de alguma técnica ou mercadoria, representando oportunidades de modernização. A situação geográfica sob a égide platafórmica confirma as formas de coesão e fragmentação teorizadas, — com *marketplaces* e consumidores tendo vista à um rol de segmentos mercantis e ofertas de serviços, — e relações de agentes marginais e inferiores

limitando-se pela normatização das PDs, acirrando a competitividade territorial, inibindo círculos de cooperação horizontais e imprimindo desigualdades espaciais.

A variação imposta pela intensificação das técnicas “invasoras” e “doces” aos lugares necessita ser mais bem detalhada. A lógica da “economia de acesso” evocada pode ser correlacionada ao processo de inclusão tecnológica para fins mercantis, ocorrente em todo mundo globalizado. A banalização de técnicas frequentemente é recebida com fervor popular e reorganização imediata do território, entretanto, são imbuídas de intencionalidades hegemônicas e autorizando um novo raio de ações corporativas. A exemplificação dada por Silveira (2015, p. 250) trata-se da ascensão dos smartphones instrumentalizada por operadoras de telefonia móvel. Bertollo (2019, p. 264) centraliza a capilarização deste objeto técnico como fundamento das redes entrelaçadas e densas nas manchas urbanas atuais, fornecendo a interpretação de que:

Por meio da intensa participação dos indivíduos na rede, as tradicionais relações hierárquicas entre as cidades podem ser relativizadas e as vezes compatíveis com relações heterárquicas, isto é, mais horizontais e com certa equidade entre os centros urbanos. O uso do smartphone em todas as faixas de renda e faixas etárias no Brasil, diferenciado por classe social em razão dos valores do serviço e dos dispositivos, permite o encadeamento entre várias escalas – do macro (corporações, instituições, Estados, governos e organizações de solidariedade) ao micro (indivíduos com propósitos de uso pessoal) –, o que dá mais eficiência as ordens e ações hegemônicas capilarizadas no território, produzindo um corte transversal das escalas, sem mediação, entre agentes globais e locais.

A análise da presente pesquisa faz coro a tal assertiva, compreendendo que o objeto técnico em evidência representa a intercomunicação fundamental ao funcionamento dos arranjos logísticos abordados. Ainda adiciona a noção de que a capilarização heterárquica viabilizou a adoção das formas plataformizadas de entregas e transportes até mesmo em centros urbanos de média posição hierárquica. Duarte (2023, p. 265), ao enveredar-se sobre o uso corporativo do território por empresas de *delivery* e transporte, estabelece que as PDs do segmento privilegiam centros urbanos a partir de um limiar de 100 mil habitantes, com infraestrutura urbana suficiente, transporte público deficitário, e setor terciário denso. Sem nos esquecermos da normatização decrescente mencionada por Tozi (2020, p. 494), a qual entende-se como generalizável à maioria das PDs, uma vez que estas dependem de abundância do setor terciário e baixo aporte de capital fixo.

Portanto, aparenta ser razoável a declaração de que a banalização do smartphone é a difusão técnica preferida pelas plataformas corporativas para ganho de “escala” e consolidação, além de sua excelência enquanto instrumento de firmas globais cooperadas

(corporações responsáveis pelo design tecnológico, sistema operacional, aplicativos embutidos etc). Apesar da gama de possibilidades que os telefones celulares permitem aos usuários, reitera-se que as ações oferecidas por meio do sistemismo técnico atual são, para todos os efeitos, benéficas e a favor de organizações globalizadas, servindo a seus projetos. Abrangendo o smartphone, as técnicas flexíveis, segundo Silveira (2015, p. 252), parecem figurar como uma variável inerente aos agentes dos circuitos marginal e inferior, permitindo uma difusão de objetos e saberes, tornando esses segmentos “elásticos”. Apesar da elasticidade do circuito marginal e incremento de manufaturas e serviços simples, também é lembrado a distinção entre os objetos espalhados pelos lugares e os próprios ao acontecer homólogo. A pluriatividade dos agentes que se atualizam com técnicas flexíveis é ressaltada, identificando uma apropriação de saberes e tecnologias que diversificam o segmento e o consumo de massa de mercadorias manufaturadas.

A interpretação sobre a plataforma dos serviços de transportes sob tal ótica abre um leque de leituras, como a de que a centralização e extração de renda e dados em grandes escalas consiste numa técnica restrita ao circuito superior, porém, viável somente por técnicas flexíveis capilarizadas no espaço. Esta é a ontologia do oligopólio corporativo estudado, entretanto, com as contribuições teóricas em mente, reconhece-se o desenvolvimento de plataformas marginais que vigoram em centros urbanos menos densos em seus setores terciário e redes técnicas. Tais plataformas são vislumbradas facilmente, centralizando serviços em subespaços menos urbanizados, frequentemente associado a modos de expansão franqueados. Tal fenômeno integra a tendência de criação de oportunidades em comércio e serviços em zonas de rarefação, compreendendo que a densidade sociotécnica de média magnitude atenua a consolidação oligopólica e abre caminhos para a competitividade de agentes menos capitalizados do ramo¹⁰.

Figura 10 - Recorte de publicidade contida no site da *Ubiz car*

¹⁰ Gratão (2021) reporta acerca da plataforma *Ubiz Car*, nascida no Piauí, através do empreendedor Alécio Cavalcante junto à capitalização da *Machine*, empresa especializada em tecnologias para transporte por aplicativos. *Bey7 Mobi* é um aplicativo de mobilidade que conta com diversos tipos de serviços, operando somente em 4 cidades (BEY7 MOBI, 2025). Não foram encontradas reportagens à respeito da startup. Ambas as plataformas citadas sinalizam em seus sítios digitais estarem abertas à entrada de franqueados em suas operações.



Fonte: Captura de tela pelo autor

Figura 11 - Inscritos na seção "cidades e suporte" do portal web da *Bey7 Mobi*

NÃO ENCONTROU SUA CIDADE?

Você pode lançar a Bey7 Mobi na sua cidade, e claro, faturar alto com isso.

[QUERO SER SÓCIO LOCAL](#)

Fonte: Captura de tela pelo autor

O objeto técnico mais fundamental a plataforma trata-se do smartphone, porém, reconhece-se as bases materiais que assentam o uso corporativo do território, como a própria infraestrutura técnica específica a telefonia, sendo as estações rádio-base, cabos de fibra ótica nacionais e transnacionais, e o espectro eletromagnético (BERTOLLO, 2019, p. 262). Anexada a estas redes-suporte, as diversas ferramentas computacionais necessitam serem analisadas enquanto variáveis técnicas, instrumentalizadas às ações produtivas e consumptivas. Vieira (2023, p. 275), ao discorrer sobre o “capitalismo de plataforma” no terreno de edtechs, cita “algoritmos, big data, inteligências artificiais, georreferenciamento e dispositivos de vigilância remota” como tecnologias utilizadas na implantação platafórmica. A partir destas ferramentas (que também são vetores significativos à pluriatividade e elasticidade de agentes do circuito superior marginal), rastreia-se suas bases materiais, que conformam uma infraestrutura técnica, composta por datacenters, centros de desenvolvimento de softwares. Venceslau (2023), ao versar sobre as atualizações que *e-commerce* impõe ao território brasileiro, elucida que a Região Concentrada têm centralizado recursos nesta divisão

territorial do trabalho reorganizada pela economia digital. Tal seletividade espacial¹¹ se deve

principalmente, pela sobreposição de redes que vão desde a estabilidade da rede de energia elétrica, essencial para o funcionamento dos data centers, até a velocidade alcançada pela rede de fibra ótica para conexão Internet, imprescindível ao funcionamento das plataformas de e-commerce, e a qualidade de rede de transporte aéreo e rodoviário para a logística das mercadorias. (VENCESLAU, 2023, p. 239)

A ideia de fluidez e flexibilização das técnicas não podem resultar no senso comum de que o período técnico atual imprime um território fugaz e desimportância às horizontalidades. No artigo que conduz a presente reflexão, Silveira (2015, p. 251) amarra à banalização das técnicas doces a “rigidez das técnicas invasoras”, em consonância à concepção de que a sobreposição de redes e objetos sobre o espaço tem efeitos cumulativos. A acumulação destas formas enrijece o território por especializar e multiplicar a produção de complexos, tornando o movimento dos lugares mais acelerado, racionalizado, e acoplado de intencionalidades. Santos (2006, p. 169) discorre sobre produtos frequentes deste processo, informando sobre repercussões no tamanho de cidades, tráfegos anárquicos, especializações funcionais de distritos urbanos, desvalorização imobiliária precoce. O smartphone, ao ampliar as ações possíveis à diversos agentes em sua flexibilidade, estabelece um modus operandi social e econômico autopropulsor que reorganiza o território, arranjando novas formas e esquemas. As funcionalidades surgidas são contemporâneas à sua intencionalidade, endurecendo formatos em uma lógica orientada, assim, sendo a dita flexibilização atual enxergada como a “ampliação da demanda de rigidez”¹². A relevância da rigidez construída deve-se não somente ao sistemismo técnico de informação contemporâneo, mas à toda infraestrutura urbana e circuitos que amparam o fluxo de bens, mercadorias e pessoas, com formas renovadas em conteúdos e funções.

Além das leituras realizadas à luz do artigo em questão, o surgimento de PDs oligopólicas em serviços de transporte nas grandes metrópoles brasileiras enquadra-se no fenômeno de unificação da divisão do trabalho em diferentes graus de capitalização, tecnologia e organização (SILVEIRA, 2015, p. 254). Tal processo é possível através da noção de economia de aglomeração da pobreza já descrito, com o adensamento da divisão do trabalho hegemônica, da mancha urbana, e do consumo e finanças hipertrofiados. A noção de “natureza autoinflacionária” do “sistema de bazaar” (MCGEE apud SILVEIRA, 2015) existente na urbanização contemporânea faz referência ao setor de comércios e serviços

¹¹ Adota-se tal noção por julgar que a economia digital do e-commerce está assentada em redes técnicas que também comportam o extrativismo de dados e rendas dos demais segmentos.

¹² (SANTOS, 2006, p. 169)

desempenhados por agentes inferiores e marginais, de forma complementar aos comandos e injeções provenientes do circuito superior puro. Autoinflacionário, pois segue a tendência de que quanto mais agentes integram o círculo de cooperação e concorrência (sistema de bazaar), mais o mercado se expande, de forma análoga à forma *marketplace*, em um viés analítico. Além destes conceitos, é resgatada a contribuição sobre os processos de coesão (CORRÊA apud SILVEIRA, 2015, p. 254) vigentes nestes circuitos, tratando-se de lojas varejistas similares conformarem um conjunto, em dinâmicas de concorrência e cooperação, formação de segmentos de serviços e fornecedores que orbitam a atividade. A plataformização do *food delivery*, como exemplo, oligopolizou a oferta de entregas intraurbanas instantâneas à domicílio, orbitando bares, restaurantes, farmácias, distribuidoras, petshops, supermercados.

Portanto, encaminha-se a interpretação de que a plataformização da força de trabalho em serviços de transporte representa uma nova articulação dos dois circuitos da economia urbana em sua constituição contemporânea. As dinâmicas de coesão e fragmentação são observadas, pondo-se frequentemente sobre o comércio varejista e os transportadores funções subordinadas ao gerenciamento intensivo em informação e tecnologia. Nesta toada, os agentes da porção marginal e inferiores e o circuito superior têm relações de complementaridades hierárquicas, ensejando uma interdependência, mas que não é recíproca. Silveira (2015, p. 258) informa sobre elementos morfológicos e funcionais que representam as novas articulações estimuladas. Relata formas como *shopping centers* em cidades médias, subcentralidades em metrópoles, armazéns e unidades de gigantes corporativas fora da mancha metropolitana, assim como distritos industriais. Algumas funções enumeradas foram publicidade, consultorias, novos instrumentos financeiros e creditização, logística e transporte, formas de intermediação como plataformas digitais para consumo. Coadunando tais elementos a nosso empreendimento, é possível visualizar as PDs estudadas associadas a estas formas e funções, sendo intensivas em publicidade¹³, transporte, logística, métodos de pagamento, intercomunicação, e trafegando por complexos comerciais, condomínios logísticos, especializações territoriais e funcionais

5.3. Mobilidade e acessibilidade

O trilho teórico com fins de se apreender as formas e as ações que integram o processo estudado difere parcialmente da caracterização acerca da urbanização contemporânea, suas variáveis-chave e suas articulações internas à economia urbana. A introdução nesta seara por

¹³ Duarte (2023, p. 268) traz a informação de que “sales and marketing” era a segunda categoria de maior gasto à empresa-aplicativo Uber em 2019, segundo declarações à bolsa de valores

meio de elementos morfológicos e elementos funcionais é proveitosa, entretanto, a proposição teórica de Castillo (2017) sobre a mobilidade espacial e a acessibilidade como conceitos operacionais à ciência geográfica adequa-se ao estudo da configuração territorial e ações respectivas. A mobilidade espacial, ou geográfica, é encarada enquanto uma qualidade de indivíduos, empresas e instituições, portanto, caracteriza o potencial dos agentes de deslocarem-se ou fazerem deslocarem-se bens, mercadorias e informações, sejam banais ou produtivas. A acessibilidade, por sua vez, corresponde ao conjunto de variáveis externas aos agentes, sendo as condições geográficas de cada fração de espaço e da escala de deslocamento, correspondendo à completude de possibilidades latentes de mobilidade em determinado subespaço. Durante a exposição teórica da proposição, o autor remete aos conceitos já elaborados de fluidez efetiva e fluidez potencial (SANTOS apud CASTILLO, 2017), em que a primeira se relaciona com a mobilidade e o uso do território, e a segunda com a acessibilidade e a organização do território.

A consideração da capacidade de gerar fluxos materiais e informacionais como integrantes da mobilidade geográfica de cada agente flui junto à percepção de que as PDs também podem ser referidas como “plataformas territoriais” (TOZI, 2020). A associação da mobilidade geográfica à noção de uso do território, é consonante a concepção de que este “se apresenta, ao mesmo tempo, como fundamento da tomada de decisão e recurso diferencial de rendimento” (TOZI, 2020, p. 491) às PDs.

Essa visão analítica pressupõe que a acessibilidade, além da definição mencionada, assenta-se em uma configuração tripartite, integrada pelos meios materiais, regulações, e serviços, que são variáveis geográficas à mobilidade. Logo, o objeto estudado é vetorizado primordialmente na variável de serviços, inserindo-se como um novo arranjo de ações produtivas e opções de mobilidade aos agentes do território. É sabido que não só os serviços de transporte de pessoas, bens e mercadorias constituem os fluxos, porém, escolheu-se tal tipo em função de seu caráter universal, associada à sua alta profissionalização entre a força de trabalho disponível. A delimitação rigorosa do objeto teve como razão o estabelecimento de um ponto de partida analítico, pois reconhece-se que todas as variáveis que recortaram os segmentos tratados comportam uma reestruturação em curso, articuladas às diversas transformações do período técnico-científico-informacional. Por exemplo, privilegiou-se o ramo da plataformização de serviços encarregados de interações espaciais¹⁴ com a ciência de que as corporações integrantes também figuram entre os maiores vetores de fluxos

¹⁴ Interações espaciais entendidas como “deslocamento de corpos no espaço”, conceito da geografia teórica com conotação neopositivista (CASTILLO, 2017, p. 645)

informativos atuais. Não apenas a variável de serviços o processo influencia, mas também as normas e os meios materiais da acessibilidade de um subespaço.

É simples a inferência de que o surto platafórmico reorganiza o território a partir da perspectiva da acessibilidade, mas a análise do que as PDs do ramo representam à mobilidade geográfica exige cautela. Visões otimistas caminhariam para a interpretação de que é um fenômeno de democratização revolucionária à mobilidade espacial dos agentes com menos poder econômico. Entretanto, Castillo informa que a contemporaneidade é melhor vista como uma “era da acessibilidade”, ao invés de ser adjetivada com a qualidade móvel. Silveira (2015, p. 248) já relembra: “não esqueçamos que as técnicas da informação, responsáveis pelo verdadeiro sistemismo técnico contemporâneo, transformam a capacidade de ação de quem as usa mas, fundamentalmente, de quem as governa.” O conceito que ilustra a brecha entre agentes capitalizados e menos capitalizados trata-se da “imobilidade relativa”, isto é, as desigualdades entre diferentes agentes em suas mobilidades geográficas. Empresas do circuito superior beneficiam-se da “difusão desenfreada de infraestruturas, a intermediação cada vez maior dos objetos técnicos sofisticados e o alargamento das escalas de ação” (CASTILLO, 2017, p. 648). O aumento da acessibilidade faz com que a mobilidade de agentes de menor renda diminua em relação à capacidade de desencadear fluxos materiais e informativos dos agentes superiores. Convém o entendimento de que, embora esse atributo seja aumentado aos circuitos marginais e inferiores através das PDs, este estaria assentado no complexo tecnocientífico dos oligopólios e motivado pela extração de dados e renda. É certo de que nenhum dos complexos e arranjos no espaço são neutros, porém, os modais de transporte experimentarem um processo de plataformização denota um uso corporativo que questiona as benesses móveis ofertadas aos agentes comuns. Com a imobilidade relativa em mente, interpreta-se que a potencialização da mobilidade de agentes usuários das PDs associa-se a uma atualização técnica do espaço banal, ofertando uma escala de ações telemáticas que não se compara ao patamar de agentes influentes. Castillo enxerga a informatização por meio de objetos técnicos, como smartphones, enquanto contradição da suposta era da mobilidade, dizendo que “essa nova dimensão de uma mobilidade geográfica mais plural ainda esconde muito de suas potencialidades sociais, culturais e econômicas, para propósitos tanto conservadores como emancipatórios” (2017, p. 648). Tal afirmativa sintetiza a obscuridade das reorganizações que a densidade e inovações em TICs estimula, que renova-se em rodadas de difusões técnicas, que logo tornam-se infraestruturas de um uso do território e sujeitas ao envelhecimento.

Uma reflexão trazida que tornou-se critério analítico trata-se da diferenciação entre a

mobilidade da força de trabalho e a mobilidade do capital, em suas variadas formas (COCCO apud CASTILLO, 2017, p. 645). O transporte privado enquadra-se como um serviço voltado à ações produtivas e consumptivas da força de trabalho, engendrando majoritariamente relações entre 3 categorias de agentes, consumidores finais, prestadores do serviço, e PD. Fretes e *delivery* normalmente mobilizam, no mínimo, 4 categorias de agentes, consumidores finais; prestadores de serviço; estabelecimento varejista e PD. Apesar destas categorias serem bem delimitadas, elas frequentemente apresentam-se de forma fusionada ou ampliada, com PDs adquirindo estoques, prestadores de serviço subcontratados, PDs direcionando seu serviço somente aos agentes capitalizados. A distinção entre ambas as mobilidades se dá pela eficiência e otimização da circulação do capital, enquanto a força de trabalho mantém-se em padrões precários, com desordenamento urbano, transporte público precário e altos custos. A brecha de plataformização do trabalho verificada na entrega de mercadorias do comércio eletrônico aparenta estar relacionada a alta demanda por eficiência do circuito superior. As entregas do *food delivery* também denota uma circulação de mercadorias, entretanto, boa parte visa a realização do capital à porções marginais e inferiores da economia urbana. Os *deliveries* e transportes pessoais voltados ao circuito superior apresentam formas e cooperações que remetem a um aprimoramento técnico e alavancamento do consumo¹⁵

Figura 12 - robô ADA da *iFood*, que circula por *shoppings* com pedidos



Fonte: website da *iFood*, na aba de "inovações", dentro da seção "blog"

Figura 13 - Imagem da publicidade firmada entre *iFood*, *McDonald's* e *CazéTv*

¹⁵ *iFood* e *Synkar*, em parceria, lançaram um robô que circula por *shoppings* com a finalidade logística de carregar pedidos, nomeado ADA (IFOOD, 2025). *Uber*, em parceria a *Joby Aviations*, lançará taxiamento aéreo por aeronaves elétricas em cidades como Nova Iorque (CARDOSO, 2025). *iFood*, *McDonald's* e *CazéTv* firmaram parcerias para oferta de descontos televisionadas para a rede de restaurantes, através do *app* (MEIO&MENSAGEM, 2025)



Fonte: Reportagem de Meio & Mensagem, em seu website

A variável de meios materiais faz referência a configuração territorial que assenta um subespaço, sendo uma frente de análise à verificação do imperativo platáformico, que se origina na categoria de serviços. Além das ferramentas e infraestruturas resgatadas em Bertollo (2019); Duarte (2023); Vieira (2023); Venceslau (2023), os elementos morfológicos de Silveira (2015) também compõem as bases que assentam o uso algorítmico do território e ações produtivas e consumptivas da economia digital. Ao especificarmos os objetos próprios à plataformização de serviços em transporte, surgem feições como áreas para despacho de encomendas plataformizadas em *shoppings* e centros comerciais, erguimento de estruturas em entroncamentos viários e comerciais, pontos de coleta logísticos, hubs e estoques adaptados ao tráfego de crowdshipping e motos terceirizadas, especializações funcionais de frações urbanas. Relembremos a expansão vertiginosa dos centros de distribuição que atendem os serviços de *Mercados Envios Full* e *Fulfilment By Amazon*, destacando o papel da plataformização na criação de tais bases.

A tendência de ajustes de engenharia ao extrativismo digital e de renda sobre serviços e consumo é baixa, se comparada com outras formas de produção. A economia digital e a plataformização, mesmo assentada em complexos intensivos em tecnologia, possui baixo estoque de capital fixo, uma vez que grande parte de suas ferramentas pode ser utilizada remotamente. Entretanto, enfatiza-se as transformações na fluidez efetiva das redes, hiperativando centros e trajetos em detrimento de circuitos envelhecidos, estimulando uma reprodução e seletividade espacial com intencionalidades renovadas. O incremento técnico-informacional sobre os subespaços banalizou ferramentas de cognoscibilidade do território a agentes menos capitalizados, fazendo-os distribuírem-se por economias de aglomeração ou em zonas de rarefação, ampliando a escala das PDs.

A fração correspondente à serviços, no que tange a configuração da acessibilidade, parece já ter sido percorrida durante todo o trabalho, porém, cabem algumas sínteses. Quando falou-se em transformações sobre a fluidez efetiva, referiu-se a preponderância da transição oligopólica aos modos de consumo plataformizados, vetorizados na variável analítica de serviços. O estímulo de mobilizar o trabalho e o consumo por meio de redes que privilegiam novas feições e arranjos põe em atrito as infraestruturas obsoletas. O surgimento de condomínios de dark kitchens com instalações industriais e serviços integrados (ABRASEL, 2020) é uma das faces da refuncionalização de objetos orientados à demanda plataformizada, vetorizando um tipo de serviço e base material. O barateamento do transporte pessoal por meio de motos e carros concorre com os preços do transporte público em diversas cidades. A multiplicação de transportadoras uberizadas pelo varejo eletrônico e autônomos gerenciados tende a enfraquecer circuitos marginais da logística, caso estes não se aglutinem. Empresas do circuito superior acirram as dinâmicas de cooperação e concorrência, aumentando fusões, ampliando serviços, e parcerias. Multiplicam-se plataformas e empresas de serviços especializados produtivos, engendrando *acqui-hirings*, locações de instrumentos técnicos e financeiros “*as a service*”¹⁶. A economia do acesso torna-se regra, acoplando diversas promoções entre plataformas e diferentes tipos de serviço.

O terreno de normas é um vasto campo de estudo, representando diversas escalas de resistências locais, normatizações verticais, produzindo tensionamentos jurídicos em diversas frentes, como legislação trabalhista, fiscal, urbana, entre outras. As normativas constituem uma série de parâmetros fiscais, em diversas escalas, poderes, e condicionam a estratégia territorial e corporativa das PDs. A partir da análise em tal variável, é possível obter uma visão crítica da atuação do Estado frente ao surto platafórmico. Ainda sobre as novas articulações entre ambos os circuitos da economia urbana, Silveira (2015) reafirmou a importância do papel estatal frente a tecnificação da vida social e conseqüente alargamento técnico das economias marginais e inferiores. O poder público fomentou crédito às massas, foi austero às desigualdades de conectividade entre as camadas populares, e optou por planejamentos que importam modelos urbanísticos, revitalizam centralidades históricas, e acabam por expulsar agentes do circuito inferior das porções núcleo das cidades.

No mês de outubro de 2025, o Supremo Tribunal Federal (STF) iniciou julgamentos à respeito de duas interpretações em instâncias jurídicas trabalhistas, derivada de um recurso

¹⁶ A empresa Mimic, conforme noticiado pela Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL) em 2020, oferece a modalidade “cozinha como um serviço” ao alugar espaços em complexos de galpões com estruturas industriais de preparação de alimentos.

extraordinário provindo da *Uber* e uma reclamação da *Rappi*. As ocasiões tratam-se de reconhecimentos de vínculo empregatício, que remete ao tema 1.291 da repercussão geral do STF. Sob a relatoria de Edson Fachin, já foram realizadas uma audiência pública com participação de diversas esferas da sociedade civil, e julgamentos iniciais dos dois recursos contra as decisões das instâncias trabalhistas, o desfecho das sessões deve orientar as interpretações futuras (STF, 2025).

Resgata-se a periodização de Tozi (2020) sobre a consolidação oligopólica das empresas de transporte por aplicativo, em que os embates legislativos foram predominantemente municipais, até o marco jurídico da lei 13.640/2018, regulamentação do transporte privado por aplicativo. Além destas contribuições, reconhece-se na atualidade novas rodadas de embates normativos, como a recente lei paulista que garantia autonomia aos seus municípios de proibir ou não o transporte de passageiros em motocicletas por aplicativo (Lei Nº 18.156/2025), mas que logo foi derrubada por liminar e declarada inconstitucional em trâmites federais. (G1, 2025). Além da lei 13.640/2018, o Tema 967 da repercussão geral complementa a pacificação jurídica a respeito do transporte de passageiros por aplicativo, reiterando que constrangimentos ao exercício do serviço em questão são invasões à competências da União e contrários a princípios de livre iniciativa e concorrência. Por outro lado, a lei mineira 23.941/2021 que inviabiliza o fretamento colaborativo aos moldes da *Buser* resistiu ao recurso que alegava inconstitucionalidade, de autoria da própria plataforma citada e Partido Novo. A norma estadual impõe que transportes por fretamento intermunicipal devam seguir o modelo “circuito- fechado”, cuja lista de passageiros permanece a mesma durante a ida e a volta, em um veículo único (LEÃO, 2025).

Uma recente decisão jurídica em torno do regime fiscal da *iFood* salta aos olhos, tendo a gigante platapfórmica condenada a pagar R\$ 1 bilhão de reais à Receita Federal, por ter se beneficiado do programa Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (ISTOÉ, 2025). Foi calculado que a empresa deixou de pagar tributos no montante de R\$ 1,2 bilhões até dezembro de 2024, por usufruir do programa que visava dar fôlego à setores impactados pela pandemia de COVID-19. A participação na lista de empresas seria menos ultrajante se a PD não tivesse multiplicado receitas e crescido fortemente durante o período de isolamento social, sendo o evento global lucrativo aos seus bolsos.

A lei 14.902/2024, além de exigir outras providências tributárias, ficou conhecida como a “taxa das blusinhas” por impor alíquotas a serem pagas em compras de até US\$ 50,00. A medida do atual governo é protecionista e incide diretamente sobre as operações do comércio eletrônico. PDs como Temu, AliExpress, Shein são as plataformas mais atingidas,

representando o comércio eletrônico chinês em ascendência. Recentemente, boa parte da América Latina tem enfrentado o barateamento de mercadorias importadas, e aplicado as próprias “taxas das blusinhas” aos produtos que vêm disrompendo os mercados locais (PARKS; KUEFFNER, 2025). A plataforma Temu chegou a adotar *marketplaces* substanciados por estabelecimentos locais, com a finalidade de combater as taxas continentais.

Expostas tais grandes querelas políticas e judiciárias, é esperado que a preponderância dos entes político-institucionais no fenômeno de plataformização do trabalho e da ascensão de grandes PDs esteja clara, uma vez que o Estado é “produtor das bases materiais e organizacionais necessárias ao circuito superior” (SILVEIRA, 2015, p. 285), influenciando as articulações e modernizações territoriais perpetradas.

6. CONCLUSÃO

Depois de todas as contribuições teóricas e interpretações derivadas, cabe a leitura de que o processo de plataformização em curso é apenas uma das facetas da difusão técnica-científica-informacional, intensificando a variável de informações sobre o território e transicionando diversos circuitos econômicos à economia digital. Por si só, o termo “plataforma digital” refere-se a qualquer infraestrutura imaterial e informacional que medeia ações e comunicações de distintos agentes, podendo ser bancos de dados, sistemas internos à empresas, redes sociais, entre outros meios virtuais. Afunilando o objeto, atingimos a noção de empresas-aplicativo, termo que revela as intencionalidades capitalistas de plataformas voltadas ao consumo, restringindo algumas infraestruturas menos corporativas ou triviais. O reconhecimento das formas que levaram autores estrangeiros a cunhar “capitalismo de vigilância” e “capitalismo de plataformas” conduz à conceituação das big techs, que constituem a face globalizada da plataformização da vida social, extraindo receitas em múltiplas frentes e influenciando políticas de estado. Internas ou correlacionadas à todas estas categorias, as PDs com o gerenciamento algorítmico do trabalho enquanto razão de existência são as plataformas responsáveis pela presente concepção de trabalho plataformizado. Também verificou-se ampla participação de PDs capilarizadas nas cadeias de distribuição plataformizadas, oferecendo meios técnicos e operabilidades congruentes à lógica eficiente e telemática das corporações enquadradas. Plataformas que oferecem gestões integradas em entregas, gerenciamento de estoques, IAs que otimizam rotas, ganhos secundários por propagandas, entre várias outras formas produtivas aglutinadas.

Afunilando novamente o objeto ao abordarmos somente os serviços de transporte plataformizados, chegamos à temática de serviços de mobilidade urbana desempenhados por trabalho plataformizado gerenciados algorítmicamente por PDs especializadas. As diversas variáveis que recortam o objeto aparentam uma certa restrição, entretanto, a partir de plataformas como *Uber*, *iFood*, *99*, *Rappi*, *Buser*, *Mercado Envios Extra*, *DSP by Amazon*, *InDrive*, *Loggi*, *EuEntrego*, entre diversas outras, alçamos uma gama de objetos e agentes complementares que incluem-se na abordagem. Pode-se dizer que o objeto foi um ponto de partida para uma análise que irradiou-se sobre os arranjos produtivos projetados e bases geográficas pretéritas. Designou-se 3 categorias que englobassem a totalidade de serviços de transporte, com fins analíticos, porém, há uma escalada a ser acompanhada que induz a um embaralhamento e multiplicidade dos serviços ofertados. PDs tradicionais a um dos segmentos designados passam a oferecer transportes de diferente caráter, seja por expansão própria ou firmando parcerias rentáveis. Além de fusões corporativas, diversificação de serviços, avanços tecnológicos em informação, a imbricação de bigtechs em serviços e comércios locais também concorre para esta nova era da plataformização do trabalho.

A respeito dos segmentos, atesta-se que os transportes pessoais delimita-se, logicamente, pela mobilidade dos fluxos humanos, ou, da força de trabalho. O circuito deste segmento comporta menos intencionalidades produtivas, consistindo na extração de renda e dados pela PD, prestação de serviço pelo motorista/ empresa subcontratada. Nos *deliveries*, a circulação de mercadorias e bens atende a realização do capital de um agente que se diferencia da PD e da ação produtiva do entregador, normalmente, varejista. Mesmo que PDs, como a *Rappi*, invistam em operações próprias que enriqueçam o *marketplace* e sua eficiência, a circulação de mercadorias próprias permanece desacoplada da plataformização trabalhista pura, que é o extrativismo de renda e dados das ações territorializadas.

O oligopólio do varejo eletrônico tende a invisibilizar os serviços uberizados de transporte que mobilizam, uma vez que tais plataformas ofertam seus serviços logísticos ao grande varejo, majoritariamente. A configuração que as grandes plataformas de comércio eletrônico conformam trata-se de uma robusta infraestrutura digital e operacional pretérita a difusão da mobilidade plataformizada, encaminhando a leitura de que o investimento em logística e capilarização no território inviabilizou o monopólio de PDs estranhas ao varejo. Uma leitura paralela à tal análise é a contida na contribuição teórica de Castillo (2017), de que a mobilidade do capital é dotada de eficiência e intensiva em tecnologia, impedindo uma retenção marginal lucrativa por PDs puras e escaláveis. De outro lado, os *deliveries* do consumo consumptivo em manchas urbanas passaram por um processo de monopolização, em

grande parte, por remeterem a renda de agentes do circuito inferior e marginal. Adiciona-se a ideia de que a brecha de plataformização do transporte ao comércio eletrônico diminui quando estes intermedeiam agentes marginais e inferiores da economia urbana, com as entregas de última milha. Sistematizando o pensamento, surge a tese de que os serviços de transporte plataformizado só se tornam estratégia corporativa quando ensejam relações econômicas que drenam a renda dos arranjos locais.

Adentrando o debate sobre os circuitos da economia urbana, cabe o repasse que a análise exploratória sobre a consolidação corporativa das grandes PDs de gerenciamento algorítmico do trabalho em mobilidade identificou determinadas tendências. O pioneirismo platafórmico de transportes nasceu enquanto inovação organizacional, em experiências regionais, entretanto, a rentabilidade do modelo atraiu injeções financeiras e aquisições por holdings globais, fundos de investimento. Atualmente, existem centros de efervescência tecnológica em inovações informacionais em busca de capitalizações advindas de PDs de escala; vigilância global à startups promissoras; multiplicação de firmas altamente especializadas em etapas das cadeias de valor plataformizadas. As periodizações trazidas fazem jus à uma concepção de que a década de 2020 representa uma era de consolidação monopólica de corporações do ramo estudado. Os movimentos inflacionários recentes da financeirização global, arranjos corporativos, círculos de cooperação e concorrência denotam um crescimento, virtual ou efetivo, dos setores relacionados ao extrativismo digital e econômico.

Sob a égide de PDs, a variável de serviços que equilibra a acessibilidade dos lugares encontra-se em uma profusão de plataformas imbuídas de diversos segmentos, lógicas de economia do acesso, conjuntos de distintos serviços em pacotes de firmas cooperadas. A plataformização enquanto faceta contemporânea do meio técnico-científico-informacional constitui-se de meios de comunicação globais, entretanto, PDs objeto de nossa irradiação teórica dependem de um gerenciamento remoto apensado à demandas regionais e ampla concorrência territorial. Dito tudo isto, permanece como questão se a consolidação de startups plataformizadas como alvos cativos de finanças globais e fusões; a generalização de serviços ofertados nos apps; as cooperações multilaterais e efêmeras entre empresas-aplicativos não autorizam o delineamento de uma nova rodada de consolidação plataformizada dos serviços de mobilidade.

Ultrapassando a caracterização dos oligopólios corporativos, obteve-se um panorama teórico que amadureceu a compreensão em torno da urbanização contemporânea, classificando-a como uma modernização de complexos tecnocientíficos, movimentado ao sabor das finanças e confluência de informações. A apreensão da economia urbana enquanto

uma interdependência entre circuitos de diferentes níveis de capitalização, tecnologia e, conseqüentemente, poderio territorial, é chave à compreensão da natureza platafórmica. A plataformização dos serviços de transporte representa uma das complementaridades hierárquicas que se multiplicam entre o circuito superior e o inferior, assim como o processo generalizado de plataformização. As perspectivas trazidas à luz das referências embasam a percepção de que formas comuns da plataformização remetem a dinâmicas já existentes nas articulações interdependentes da década de 2010. A natureza autoinflacionária dos circuitos complementares aos agentes do superior em subespaços urbanizados é análoga ao efeito de rede que *marketplaces* propiciam. Economias de aglomeração e áreas de rarefação são fatores produtivos e locacionais para o acolhimento de novos agentes, com ações produtivas marginais e inferiores explorando as possibilidades latentes nessas porções. Aplicado ao modelo organizacional estudado, vemos uma manipulação de técnicas banalizadas, além da aquisição de novos saberes, por pequenas empresas e indivíduos que garantem um determinado grau de conhecimento do território, assim, um determinado grau de racionalização do espaço. Concebe-se a acomodação de comércio e serviços sob uma orientação voltada ao uso territorial algorítmico, exercendo, até certo ponto, um planejamento do território subordinado, que complementa a racionalização perpetrada pelas PDs. As dinâmicas de coesão mencionadas remetem a padronização de mercadorias e serviços em substratos de consumo e trabalho em centralidades e subcentralidades do tecido urbano, sendo circuitos em ampla concorrência, mas também em cooperação. Tal formação forneceu as bases para postos de trabalho que, atualmente, transicionam à plataformização, sendo a força de massa motofretista uma exemplificação adequada a nossa análise. A fragmentação é regra quando nos atemos à imobilidade relativa que acomete a mobilidade de agentes periféricos, ocorrendo também através da segmentação de uma divisão territorial do trabalho hegemônica, conformando um uso corporativo do território. A unificação de uma gama de prestadores de serviços de mobilidade representa um contingente coeso de recursos à serem convertidos por PDs do ramo, simultânea a especializações funcionais e produções de rigidez que tornam diferenciadas as acessibilidades em porções de uma mesma metrópole.

Tais assumpções teóricas conduz à inferência de que a plataformização de serviços de transporte corresponde à uma atualização técnica das formas e relações dos segmentos tradicionais de motofrete, táxi, viagens rodoviárias, serviços postais e logísticos. É uma nova maneira de drenagem de renda dos lugares, redirecionando receitas para os bolsos do circuito superior puro, fora os valores advindos da venda de insumos e instrumentos técnicos inerentes ao serviço.

Avançando nas referências teóricas, compreendeu-se que a proposição teórica de mobilidade espacial enquanto um atributo de agentes, e a acessibilidade como um atributo dos lugares, trata-se de uma visão analítica proveitosa à análise do território usado. A mobilidade extraordinária de agentes capitalizados manifesta-se em sua capacidade de desencadear fluxos intensivos de bens, mercadorias, pessoas e informações. No caso das PDs estudadas, reconheceu-se sua cognoscibilidade intensiva do território, verificando regionalizações corporativas próprias, alistamento de cidades elegíveis para atuação, normatizações decrescentes. O crescimento relativo do número de motofretistas e motoristas nos serviços de transporte também ilustra a magnitude dos fluxos desencadeados. Nada paradoxal, os serviços de mobilidade de pessoas, bens e mercadorias plataformizados só foi possível graças a intensidade em tecnologias da informação. É tendo tal expansão tecnocientífica em mente que compreende-se a imobilidade da força de trabalho, cujas recém ações autorizadas de intercomunicar esporadicamente relações sociais, produtivas e de consumo não se compara a inteligência planetária do circuito superior.

Quanto à acessibilidade, admite-se que o fenômeno descrito vetoriza forças na variável de serviços, porém, repercutindo imediatamente nas bases materiais e normativas dos lugares. A qualidade disruptiva da técnica motivou reações rápidas de entes locais, produzindo uma série de embates nos poderes públicos e órgãos estatais, em diferentes competências federativas. A reorganização do território por si só já produz inúmeras fricções, ao alterar radicalmente as relações trabalhistas dos segmentos afetados, demandando uma atuação próxima das organizações governamentais e da sociedade civil. A fricção lança querelas normativas e morfológicas, desvalorizando objetos enrijecidos de temporalidade pretérita e estimulando a sobreposição de novas formas. Apesar do caráter remoto das PDs, a variável de serviços disrompe a fluidez efetiva das redes, identificando próteses de engenharia que perseguem os elementos morfológicos citados por Silveira (2015, p. 257), além de outros complexos comerciais e arranjos produtivos locais. O entendimento das tendências plataformicas de mobilidade indica forças como: hiperativação de redes que impulsiona a economia veicular, de transportes e logística; multiplicação de pequenos empreendimentos orientados a demandas digitais, entre eles dark stores e ghost ktichens, micro-transportadoras, pequenas frotas de ônibus; imóveis de terceiros alugados como ponto de coleta logístico; instalações do circuito superior com centros de distribuição e de fulfillment; condomínios funcionalizados de produção integrada; tráfego periurbano de crowdshipping e motofretistas; estações de embarque para viagens intermunicipais em entroncamentos viários ou no entorno de rodoviárias.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa palavra**, v. 19, n. 02, 2017.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021.
- ADA do iFood: como o robô está transformando o delivery com IA. **iFood**, 20 de ago. de 2025. Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/inovacao/como-funciona-a-inteligencia-artificial-da-robo-ada/>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025
- BENFICA, Helena. Rappi fecha empréstimo de US\$ 100 milhões para apoiar expansão na América Latina. **Valor**, 2025. Disponível em:<<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2025/08/21/rappi-fecha-emprstimo-de-us-100-milhes-para-apoiar-expanso-na-amrica-latina.ghtml>>. Acesso em: 30 de ago. de 2025
- BERTOLLO, Mait. A dinâmica na rede urbana brasileira atual e a capilarização da informação pelo smartphone no território. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 23, n. 2, p. 262-284, 2019.
- BONFIM, Marcos. iFood Pago cresce acima do esperado e chega a R\$ 1,6 bi em receita: ‘é só o começo’. **Bloomberg Línea**, 27 de jun. de 2025. Disponível em:<<https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/ifood-pago-cresce-acima-do-esperado-e-chega-a-r-16-bi-em-receita-e-so-o-comeco/>>. Acesso em: 17 de nov. de 2025
- BRANDÃO, Raquel. Zé Delivery, aplicativo de entrega da Ambev, tem vendas recorde no 1º semestre. **Valor Investe**, 2021. Disponível em:<<https://valorinveste.globo.com/google/amp/mercados/renda-variavel/empresas/noticia/2021/08/27/z-delivery-aplicativo-de-entrega-da-ambev-tem-vendas-recorde-no-1-semester.ghtml>>. Acesso em: 29 de ago. de 2025
- CARDOSO, Marcelo. Uber vai oferecer voos em veículos aéreos elétricos em 2026, **Aeromagazine Uol**, 10 de set. de 2025. Disponível em:<<https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/jobby-uber-blade-integracao-mobilidade-aerea-2026.html>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025
- CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 3, p. 644-649, 2017.
- CIDADES E SUPORTE. **Bey7 Mobi**, 2025. Disponível em: <<https://bey7.mobi/cidades-e-suporte/>>. Acesso em: 20 de nov. de 2025
- DEL CARMEN, Gabriela. Ifood wins? Uber Eats fecha as portas no Brasil. **StartSe**, 2025. Disponível em: <<https://www.startse.com/artigos/ifood-wins-uber-eats-fecha-as-portas-no-brasil>>. Acesso em: 31 de ago. de 2025
- DELIVERY e ingressos na busca: iFood, McDonald’s e Ingresso fazem parceria com Google, **Meio & Mensagem**, 11 de jun. de 2025. Disponível em:<<https://www.meioemensagem.com.br/midia/delivery-e-ingressos-na-busca-ifood-mcdonalds-e-ingresse-fazem-parceria-com-google>>. Acesso em: 26 de nov. de 2025
- DUARTE, Leandro Ribeiro. Tecnoesfera, psicoesfera e uso corporativo do território pelas

empresas de delivery e de transporte. **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**, p. 263, 2023

FERREIRA, Marta. Parada de aplicativo de ônibus em shopping vira tormento para vizinhos. **Campo Grande News**, 07 de jan. de 2021. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/brasil/cidades/parada-de-aplicativo-de-onibus-em-shopping-vira-tormento-para-vizinhos>>. Acesso em: 13 de nov. de 2025

GRATÃO, Paulo. Ele fatura R\$ 800 mil com “Uber para cidades pequenas” e cresce com franquias. **Pequenas empresas & Grandes negócios**, 05 de ago. de 2021. Disponível em: <<https://revistapegn.globo.com/Franquias/noticia/2021/08/ele-fatura-r-800-mil-com-uber-para-cidades-pequenas-e-cresce-com-franquias.html>>. Acesso em: 20 de nov. de 2025

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

GUIDE, Lucas; CASTILLO, Ricardo. Plataformas digitais e delivery por aplicativo: Implicações da terceirização das entregas de refeições prontas. In: TOZI, F (Org.) **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023.

IFOOD e Mottu fecham parceria para facilitar aluguel de motos a entregadores de delivery. **G1**, 21 de ago. de 2025. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2025/08/21/ifood-e-mottu-fecham-acordo-para-facilitar-aluguel-de-motos-a-entregadores-de-delivery.ghtml>>. Acesso em: 17 de jun. de 2025

IFOOD paga R\$ 1 bi em tributos após derrota na Justiça sobre uso indevido de benefício fiscal. **IstoÉ Dinheiro**, 3 de nov. de 2025. Disponível em: <<https://istoedinheiro.com.br/ifood-tributos-perse>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025

KINA, Lucas. Mercado Livre aposta alto em supermercado e vendas crescem 77% em 2024. **E-commerce Brasil**, 2025. Disponível em: <<https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/mercado-livre-aposta-alto-em-supermercado-e-vendas-crescem-77-em-2024>>. Acesso em: 27 de set. 2025

LEÃO, Lucas. STF decide a favor de lei estadual que restringe fretamento de ônibus por aplicativo em Minas, **Diário do Comércio**, 14 de out. de 2025. Disponível em: <<https://diariodocomercio.com.br/legislacao/stf-restringe-fretamento-onibus-minas-gerais/>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025

MATOS, Diogo David de. Comércio eletrônico e urbanização logística na última milha da entrega. **Cadernos Metrópole**, v. 27, n. 64, p. e6469458, 2025.

MCDONALD’S e iFood se unem distribuir cupons em jogos da CazéTV. **Meio & Mensagem**, 7 de jan. de 2025. Disponível em: <<https://www.meioemensagem.com.br/midia/mcdonalds-e-ifood-se-unem-distribuir-cupons-em-jogos-da-cazetv>>. Acesso em: 25 de nov de 2025

MERCADO Pago chega a 72 milhões de usuários e carteira de crédito vai a US\$ 11 bi. **Mercado & Consumo**, 30 de out. de 2025. Disponível em: <<https://mercadoeconsumo.com.br/30/10/2025/economia/mercado-pago-chega-a-72-milhoes-de-usuarios-e-carreira-de-credito-vai-a-us-11-bi/>>. Acesso em: 17 de nov. de 2025

MERCHÁN, Lucas; WINKENBACH, Matthias; JANJEVIC, Milena. Projetando redes de distribuição de última milha multinível, com múltiplos níveis de serviço e multimodal para operações omnicanal. **Tecnológica**, 29 de out. De 2024, Disponível em: <<https://www.tecnologica.com.br/supply-chain-insights/geral/19036/projetando-redes>>

de- distribuicao-de-ultima-milha-multinivel-com-multiplos-niveis-de-servico-e-multimodal-para-operacoes-omnicanal/>. Acesso em: 12 de nov. de 2025

NOBRE, Carlos. et al. Dos investimentos no mercado de Food Delivery aos circuitos da economia urbana: atuação da iFood no Brasil e os efeitos na economia política da cidade. In: TOZI, F. (Org.) **Plataformas Digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023

ORÉFICE, Giovana. Creators e marcas: alguns números do TikTok Shop no Brasil. **Meio & Mensagem**, 4 de nov. de 2025. Disponível em: <<https://www.meioemensagem.com.br/midia/creators-e-marcas-alguns-numeros-do-tiktok-shop-no-brasil>>.

PACINI, Anderson Adilson. **O fenômeno das novas economias**: análise jurídica sobre a aplicação da economia compartilhada no transporte coletivo de passageiros- caso Buser. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Jurídicas e Sociais) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, Porto Alegre, 2019

PANCINI, Laura. Moove, fintech africana apoiada pela Uber, compra a Kovi. **Exame**, 29 de jan. de 2025. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/moove-fintech-africana-apoiada-pela-uber-compra-a-kovi/>>. Acesso em: 17 de nov. de 2025

PARKS, Ken; KUEFFNER, Stephen. ‘Taxa das blusinhas’ se espalha na América Latina para conter avanço de Temu a Shein. **Bloomberg Línea**, 25 de ago. de 2025. Disponível em: <<https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/taxa-das-blusinhas-se-espalha-na-america-latina-para-conter-avanco-de-temu-a-shein/>>. Acesso em: 26 de nov. de 2025

QUEM somos, **Amobitec**, São Paulo, 2025. Disponível em: <<https://amobitec.org/quem-somos/>>. Acesso em: 15 de nov. de 2025.

QUIRINO, Carina De Castro; PAULOMINAS, Lucas Moreira; MARTINS, Pilar Wagner. Serviço de fretamento colaborativo ou transporte coletivo irregular de passageiros?: O tratamento regulatório da Buser no Brasil e contornos da jurisprudência. **Revista do Mestrado em Direito da UCB**, v. 15, n. 2, Jul/Dez, p. 18-41, 2021.

SAKATE, Marcelo. Buser ganha escala, chega ao lucro e quer consolidar o transporte rodoviário, diz CEO. **Bloomberg Línea**, 18 de fev. de 2025. Disponível em: <https://www.bloomberglinea.com.br/negocios/buser-ganha-escala-chega-ao-lucro-e-quer-consolidar-o-transporte-rodoviario-diz-ceo/>. Acesso em: 12 de nov. de 2025

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006

SERRANO, Paulo Henrique Souto Maior; BALDANZA, Renata Francisco. Tecnologias disruptivas: o caso do Uber. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 11, n. 5, p. 37-48, 2017.

SERVIÇO de entregas nacionais entre Loggi e Uber expande para seis novas cidades. **Tecnologista**, 8 de out. de 2025. Disponível em: <<https://www.tecnologista.com.br/noticias/transporte-rodoviario/20469/servico-de-entregas-nacionais-entre-loggi-e-uber-expande-para-seis-novas-cidades/>>. Acesso em: 13 de nov. de 2025

SILVA, Eduardo; DUARTE, Leandro; TOZI, Fabio. Gerenciamento algoritmo do território e do trabalho pelas plataformas digitais de delivery em Belo Horizonte. In: TOZI, F. **Plataformas Digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023

SILVEIRA, María Laura. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 19, n. 2, p. 245-261, 2015.

SILVEIRA, María Laura. Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Ciência Geográfica**, vol. XV, n. 1, Jan/Dez, 2011.

SRNICEK, Nick. Valor, renda e capitalismo de plataforma. **Revista Fronteiras**, v. 24, n. 1, 2022.

STARTUP de cozinhas para delivery recebe investimento de R\$ 37,2 milhões. **Abrasel**, 11 de fev. de 2020. Disponível em: <<https://abrase.com.br/noticias/noticias/startup-de-cozinhas-para-delivery-recebe-investimento-de-r-37-2-milhoes/>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025

STF considera inconstitucional lei de SP que dava aos municípios poder para autorizar mototáxi. **G1**, 10 de nov de 2025. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2025/11/10/stf-forma-maioria-e-invalida-lei-que-dava-autonomia-a-municipios-de-sp-para-regulamentar-motos-por-app.ghtml>>. Acesso em: 25 de nov. de 2025

TERMOS de uso do usuário. **Buser**, 2025. Disponível em:<<https://static.buser.com.br/docs/Termos-de-uso-do-usuario.pdf> >. Acesso em: 6 de set. 2025.

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

TUVUCA, Marcelo. Uber e iFood começam integração entre apps em meio a 'guerra do delivery'. **G1**, 17 de nov. de 2025. Disponível em:<<https://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2025/11/17/uber-e-ifood-comecam-integracao-entre-apps-em-meio-a-guerra-do-delivery.ghtml>>. Acesso em: 26 de nov. de 2025

UBER Flash: para as tarefas que você precisa fazer agora. **Uber**. Disponível em:<<https://www.uber.com/br/pt-br/item-delivery/?city=sao-paulo>>. Acesso em: 6 set. 2025

‘UBERIZAÇÃO’: STF ouve argumentos sobre relação de trabalho entre plataformas digitais e motoristas, **STF Notícias**, 01 de out. de 2025. Disponível em:<<https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-encerra-audiencia-publica-sobre-vinculo-empregaticio-em-plataformas-digitais/>>. Acesso em: 26 de nov. de 2025

VENCESLAU, Igor. Comércio eletrônico e o uso algorítmico do território brasileiro. In: TOZI, F. (Org.) **Plataformas Digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023

VENCESLAU, Igor. **Espaço geográfico e economia digital**: usos do território brasileiro para o comércio eletrônico. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo (USP). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH/SBD), São Paulo, 2023.

VIEIRA, Marcus Vinicius Santos. O território como recurso para as edtechs de trabalho docente no Brasil. In: TOZI, F. (Org.) **Plataformas Digitais e novas desigualdades socioespaciais**, 2023

ZUBOFF, Shoshana. **A era do capitalismo de vigilância**. Editora Intrínseca, 2021.