

PLATAFORMAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO, USOS DO TERRITÓRIO E OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Robert Charles de Oliveira

*(Mestrando em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte,
i.robertcoliveira@gmail.com)*

RESUMO

Os processos de plataformização (trabalho mediado por plataformas) e uberização (modificação na forma de gerir e organizar o trabalho) tem suscitado debates em diversos campos do conhecimento, e a geografia não está alheia a esses debates. As plataformas de transporte por aplicativo são um fenômeno a ser estudado também no âmbito do debate espacial. Nessa perspectiva, buscou-se no presente texto fazer algumas considerações sobre esse fenômeno, ao passo que se elaborou uma discussão teórica a respeito das categorias território usado e circuitos da economia urbana. Para isso, a metodologia utilizada consistiu na revisão de bibliografia relacionada ao tema. Por fim, foi possível apresentar e pensar estas categorias como viáveis para a operacionalização de pesquisas sobre a realidade espacial, especialmente no que tange ao fenômeno das plataformas de transporte por aplicativo.

PALAVRAS-CHAVE: território; economia; uberização; trabalho.

GT1: Estudos Urbanos

1 INTRODUÇÃO

A produção do presente texto é resultado das discussões desenvolvidas ao longo da disciplina Economia Espacial e Território, ministrada no Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia-PPGE da Universidade Federal do Rio Grande do Norte-UFRN. Buscou-se assim, fazer uma breve discussão a respeito de alguns tópicos centrais na disciplina, especialmente sobre “usos do território” e “circuitos da economia urbana”, ao passo que se procurou também, sempre que conveniente, conectar esse debate teórico com o objeto de investigação pesquisado, a saber, a atuação das plataformas de transporte por aplicativo no município de Natal/RN.

Nessa perspectiva, a apresentação do conteúdo do desenvolvimento deste artigo foi dividida em três tópicos: as plataformas de transporte por aplicativo; as plataformas e os usos do território e as plataformas e os circuitos da economia urbana. No primeiro momento, fazemos uma apresentação mais geral do tema das plataformas de transporte por aplicativo. No segundo momento, fazemos uma discussão teórico-conceitual a respeito do território e os usos do território. No último tópico, discutiu-se sobre os circuitos da economia urbana, seus elementos constitutivos e de que maneira estes se modificaram ao longo das décadas, desde a proposição inicial dessa teoria pelo Milton Santos.

2 AS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO

O início do período técnico-científico-informacional compreende o momento a partir do qual, pensando-se o mundo do trabalho, inicia-se do ponto de vista global, uma mudança na predominância do padrão de gestão e organização do trabalho denominado fordismo/taylorismo para o padrão toyotista. Nesse contexto, as transformações econômicas, sociais, políticas, técnicas e espaciais intensificadas a partir da década de 1970, as quais se convencionou chamar de reestruturação produtiva, tem adquirido cada vez mais contornos novos e bem definidos. (AZEVEDO, 2013). Segundo Santos (2014a), o atual período caracteriza-se por ter objetos técnicos cada vez mais tendentes a se constituírem ao mesmo tempo em objetos técnicos e informacionais, de modo que, “graças à extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação; e, na verdade, a energia principal de seu funcionamento é também a informação.” (SANTOS, 2014a, p. 238).

Nesse contexto, no qual “a ciência e a tecnologia, junto com a informação, estão na própria base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço” (SANTOS, 2014a, p. 238) surge o fenômeno das empresas de transporte por aplicativo. A rápida expansão da área de atuação dessas empresas logo às converteu em atores hegemônicos globais¹, sendo o exemplo da empresa Uber o mais emblemático. O fato de consistir em um fenômeno ainda recente não o impediu de ser um impulso para a criação de mudanças concretas nas formas de organização e regulação do trabalho e uso do território em nível global.

As plataformas de transporte por aplicativo surgem inseridas num debate relacionado a proposição de uma “economia do compartilhamento”, uma economia que estaria ligada às iniciativas comerciais e não comerciais de base local, pautadas no que Santos (2014a, p. 285) chamara de solidariedade orgânica. Contudo, o uso da expressão economia do compartilhamento para se referir a iniciativas empresariais como as grandes plataformas de transporte por aplicativo, tem servido mesmo como recurso retórico que busca mascarar o conteúdo de ações que na prática vem contribuindo para aprofundar a desregulamentação dos vínculos empregatícios, comparecendo enquanto manifestação de uma psicosfera² do empreendedorismo de si mesmo. Essa construção ideológica faz parecer que as empresas-plataforma têm o seu modelo de negócios baseado em plataformas digitais que tão somente medeiam a relação entre indivíduos conectados a elas, como motoristas e passageiros. Contudo,

¹ Agora, os atores hegemônicos, armados com uma informação adequada, servem-se de todas as redes e se utilizam de todos os territórios. (SANTOS, 2014a, p. 243).

² Ver p. 255-256, Santos, 2014a. Ver Kahil, 2010.

há quem defenda que tais corporações sejam entendidas enquanto plataformas territoriais³, tendo em vista a dependência de tais empresas em relação ao território para que possam materializar suas ações. E, mais que isso, a necessidade não de um território qualquer, mas um que atenda às suas necessidades a partir do conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações que ali estão disponíveis.

Fazendo aqui uma breve recapitulação histórica, a Ford e a Toyota, a partir da sistematização e implementação de novos modos de gerir e organizar a produção material, bem como a posterior difusão desses modos de gerência para os diversos setores da economia, produziram um impacto tal nas formas de organizar as relações entre capital e trabalho, que o momento de instauração de suas novas técnicas gerenciais se constitui em eventos que marcam o início de períodos com novas situações geográficas. (CORIAT, 1994; GOUNET, 1999; HARVEY, 2008).

Dada a relevância do papel dessas empresas como estopim do desenvolvimento de novas situações geográficas, que se espalharam/espalham, desigual e combinadamente, por todo o globo, materializando-se nos numerosos lugares, que de seus nomes surgiram os neologismos fordismo e toyotismo. Cada um a representar, num sentido estrito, suas formas específicas de gerir as relações entre capital e trabalho, e em sentido amplo, a difusão dessas técnicas gerencias no tempo e no espaço enquanto fenômenos globais. (CORIAT, 1994; GOUNET, 1999; HARVEY, 2008).

Poderíamos citar aqui dezenas de empresas-plataforma, com atuação nos mais diversos setores da economia, mas uma empresa em especial, a Uber, com sua rápida expansão global, tornou-se o signo mais proeminente, a representação imagética e material de maior destaque, do que se convencionou chamar de uberização⁴. Um novo neologismo, a partir do nome de uma nova empresa, para dar sentido ao conjunto de processos que estão sendo engendrados desde a difusão da técnica gerencial Uber, ou seja, desde o espalhamento de novas formas de gerir e organizar o trabalho a partir da ação das empresas-plataforma.

3 AS PLATAFORMAS E O USO CORPORATIVO DO TERRITÓRIO

³ Ver Tozi, 2020.

⁴ Ver Abílio, 2019.

Na perspectiva miltoniana, o território compreenderá sempre, para além das formas, das feições espaciais, isto é, do sistema de objetos, também um sistema de ações, ou seja, o uso social do território. De modo que

O uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação de sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o alcance e a extensão da cidadania configuram as funções do novo espaço geográfico. (SANTOS e SILVEIRA, 2006, p. 21).

Nesse sentido, Santos (2005) argumenta que o território, é sinônimo de território usado, ou se queremos ser mais precisos, território em sendo usado, isto é, dando-se ênfase aqui ao seu uso presente, que está em acontecimento, que está se dando no presente; pois bem, esta noção de território deve ser compreendida, segundo Santos (2005), no sentido de “espaço banal”, tal como a ideia proposta pelo economista François Perroux e recuperada por Milton Santos.

O “espaço banal” é, segundo Santos (2005, p. 259) o “território de todos”, isto é, “espaço de todas as pessoas, de todas as empresas e de todas as instituições, capaz de ser descrito como um sistema de objetos animado por um sistema de ações.” (SANTOS, 2014a, p. 283-284). Mas, ainda com Santos (2005; 2014a), o território usado deve ser entendido enquanto mediação entre o mundial e o nacional e local, ou seja, entre o mundo como norma, o nacional como território normatizado, e o local enquanto o território como norma. Nesse sentido, o dito território de todos, precisa ter seu uso compreendido a partir de um duplo caráter, ideia esta que Santos (1997) traz do geógrafo Jean Gottmann. Primeiro, o uso como abrigo, aquele que abriga a solidariedade, a horizontalidade. E segundo, o uso como recurso, aquele das redes, dos atores hegemônicos globais, das verticalidades.

O território, entendido a partir de seus usos, sejam eles oriundos da ação dos homens, das firmas ou das instituições, isso em nada altera o seu caráter, é da mesma maneira, território usado. Não obstante esse fato, os tipos de uso realizados por cada agente, podem ser dados a partir de intencionalidades diferentes, cooperativas e/ou antagônicas. Nessa perspectiva, é importante retomar a ideia do Jean Gottmann, apresentada por Milton Santos. Segundo Santos (1997), Jean Gottmann desenvolve a ideia de que

[...] o território pode ser abrigo e pode ser recurso. No começo da história, o território era os dois, para todos... Ele era abrigo e era recurso. As pessoas tiravam dele a sua

sobrevivência e eram também protegidas por ele. A história da humanidade é a história da dissociação dessas duas condições, que agora chegou ao ápice com a produção das chamadas redes. (p. 22).

Dessa maneira, se entendemos que o território como abrigo é o território de todos, que abriga a todos (homens, firmas, instituições), enquanto o território como recurso é o território das empresas, e não de todas as empresas, mas daquelas que se constituem nos grandes atores hegemônicos globais de que fala Santos (2014a). Isto é, aquelas que organizam sua ação a partir da formação de redes, da conexão de pontos diversos em todo o planeta, imprimindo sua norma a cada um dos lugares, empresas como a Uber, 99, InDrive e Maxim podem ser entendidas dessa forma, enquanto atores hegemônicos globais. Por outro lado, existem empresas como a RN Driver, que é uma firma de atuação apenas local, não organizada em redes. No caso das grandes empresas, Silveira (2007) nos dirá que

[...] essas grandes corporações, que o são porque dominam as variáveis determinantes da época. Essas empresas são produtoras e usuárias da tecnociência, produzem a informação que necessitam para si e aquela indispensável para convencer aos outros de sua superioridade, e comandam as molas financeiras. Daí sua condição de globalidade e hegemonia. Tecem, nos lugares, relações absolutamente verticais e, quando parecem horizontalidades, frequentemente são falsas. (p. 18-19, tradução nossa).

Nesse contexto, no qual a ação territorial de atores hegemônicos estende-se por todo o planeta, impondo verticalmente sua ordem, ao mesmo tempo em que causa desordem aos lugares (SANTOS, 2014a), uma possibilidade de compreensão dessa ação apontada por Kahil é o entendimento de que o

uso corporativo do território é a categoria adequada para expor a normatividade interna da forma hegemônica de ordenamento dos sistemas de objetos e de justificação da conduta das ações (corporativas), ou seja, forma hegemônica de compartilhar o espaço no capitalismo contemporâneo. Falamos aqui em hegemonia admitindo que tal racionalidade, mesmo não sendo a única, tem a força de determinar a tendência de todas as demais formas de desenvolvimento do processo de produção material da vida na fase atual do capitalismo. (2010, p. 478).

Nesse sentido, podemos entender que as grandes plataformas de transporte por aplicativo têm sua atuação inserida na lógica do uso corporativo do território, entendendo este enquanto recurso. Desse modo, entendemos que a noção de usos do território (abrigo, recurso, corporativo) pode nos ajudar a compreender como se operacionaliza as relações entre homens,

firmas e instituições, assim como a configuração do conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações ligados ao funcionamento das empresas de transporte por aplicativo.

4 AS PLATAFORMAS E OS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

A teoria dos dois circuitos da economia urbana, proposta por Santos (2008) em meados da década de 1970, teve por objetivo apresentar uma interpretação dos espaços urbanos do Sul Global a partir de uma perspectiva também do Sul Global. Quer dizer, uma construção teórica que levou em consideração as particularidades dos centros urbanos desse conjunto de países, afastando-se da replicação de modelos prontos, elaborados considerando a realidade dos países centrais do capitalismo. Nessa perspectiva, Milton Santos produziu uma importante e original contribuição para se entender a estruturação e funcionamento dos espaços urbanos construídos nas periferias globais do capitalismo.

A definição de cada um dos circuitos da economia urbana pode ser feita a partir de dois critérios centrais: “1) o conjunto das atividades realizadas em certo contexto; 2) o setor da população que se liga a ele essencialmente pela atividade e pelo consumo” (SANTOS, 2008, p.42). Importante mencionar que tal definição não é rígida. Tanto as camadas mais elevadas quanto as camadas mais baixas da população podem se relacionar pela via do consumo com os dois circuitos, ao que Santos (2008) denominou de consumo parcial ou ocasional.

É sabido que as características constitutivas dos dois circuitos da economia urbana, na forma como foram propostas por Santos (2008) há quase meio século, demandam um exercício de atualização. Contudo, isso não implica em uma negação à teoria dos circuitos da economia urbana como possibilidade analítica e explicativa da realidade dos centros urbanos nos países subdesenvolvidos, mas, pelo contrário, as transformações técnicas, econômicas, demográficas e as relacionadas ao mundo do trabalho ocorridas nas últimas décadas, tem apontado para uma transformação dos centros urbanos localizados nos países do Norte Global, de modo a que as suas economias têm assumido características que em outro momento estavam presentes apenas nos centros urbanos das periferias do capitalismo. A esse respeito, se pode citar o estudo desenvolvido por Vassapolo (2005), que ao abordar o tema do que ele denomina como trabalho atípico e precariedade, analisando a realidade italiana, identifica mais de 40 tipos de formas jurídicas de emprego. De acordo com ele, a maior parte surgiu após mudanças na legislação trabalhista da Itália ocorridas entre os anos 1990 e início dos anos 2000.

Nesse sentido, autores e autoras como Cataia e Silva (2013), Silva (2015), Silveira (2015) e Tozi, Duarte e Castanheira (2021) fazem alguns apontamentos em direção a uma atualização desses elementos constitutivos dos circuitos da economia urbana. Segundo Cataia e Silva (2013), ao se pensar sobre os circuitos da economia urbana hodiernamente, devemos distinguir estes

principalmente pelas diferenças no uso dos capitais, da tecnologia e da organização das atividades e hoje importa considerar (i) o aprofundamento da interdependência dos lugares, (ii) as diferenças e desigualdades regionais, (iii) o uso de novas tecnologias pelo circuito inferior, (iv) a expansão do crédito e do consumo entre os pobres e, por fim, (v) a avaliação dos ramos de atividades, ou seja, a avaliação dos circuitos espaciais de produção por ramo de atividade. (p. 64).

Silva (2015), por sua vez, elabora um quadro síntese, baseado na proposta inicial de Santos (2008). No seu quadro, Silva (2015, p. 7-9), propõe um panorama geral contemporâneo como proposta de atualização dos elementos constitutivos dos circuitos da economia urbana, indicando os itens em que houve mudanças, assim como os que em sua leitura, permanecem vigentes tais como propostos por Milton Santos. Dentre os itens com modificações, foram selecionados alguns que estão reproduzidos na figura abaixo.

Figura 01 – Quadro com as características dos dois circuitos e um panorama de atualização

	Circuito Superior	Circuito Inferior	Panorama geral contemporâneo
Tecnologia	Uso intensivo de capital	Uso intensivo de mão de obra	Os dois circuitos utilizam tecnologias, prevalecendo a tecnologia de ponta no superior
Salários Regulares	Prevalecentes	Não requeridos	Diferentes formas de assalariamento e contratos financeiros nos dois circuitos
Preços	Fixos (em geral)	Negociáveis entre comprador e vendedor (regateio)	Vários níveis de negociação
Crédito	De banco, institucional	Pessoal, não institucional	BNDES para grandes, medias e pequenas empresas legalizadas
Propaganda	Necessária	Nenhuma	Redes sociais, celulares e outras mídias eletrônicas são utilizadas nos dois circuitos

Fonte: figura extraída de Silva (2015, p. 7-8).

Como se pode observar na figura 1, logo acima, há também apontamentos de modificação no acesso a tecnologias, crédito e propaganda. Itens estes que estariam também contemplados na consideração apresentada anteriormente, de Cataia e Silva (2013).

Demonstrando uma convergência de ideias nas análises e propostas relacionadas a um uso atualizado das categorias propostas por Milton Santos, Silveira (2015) também segue no mesmo diapasão, destacando que

[...] quando a espessura da vida social exige uma comunicação fluída para integrar-se direta ou indiretamente à divisão territorial do trabalho hegemônica, torna-se imprescindível estar-com-os-outros e as telecomunicações despontam como uma manifestação contemporânea desse modo de existência. [...] Nesse contexto, não seria um exagero dizer que a telefonia celular tornou-se uma necessidade da vida social contemporânea [...] Não nos referimos aqui ao consumo consumptivo, resultado direto de uma publicidade cientificamente produzida, mas sobretudo ao consumo produtivo, uma vez que o celular possibilita horizontes de trabalho num momento de diminuição dos empregos ditos formais. (p. 250-251).

Dessa forma, como aponta Silveira (2015), a relação do circuito inferior com a tecnologia, com o uso das plataformas digitais de mídia, comércio, transporte etc. seja no processo de propaganda e divulgação, seja no uso de plataformas como meios intermediários para acesso ao consumidor consumptivo torna-se cada vez mais uma condição indispensável. Do mesmo modo, o acesso ao crédito por meio das numerosas empresas do setor financeiro (circuito superior), que passaram a disponibilizar de forma muito célere e desburocratizada meios de intermediação de pagamento “modernos” como cartão de crédito e débito, boletos, transferências interbancárias, pix, assim como empréstimos, cheque especial, seguros etc.

Como já alertava Santos (2008), a expansão de um dos circuitos ocorre em detrimento do outro, embora numa relação de complementariedade. Para Silveira (2015), a tendência recente é de uma expansão do circuito superior, que vem tomando mercados onde antes predominava o circuito inferior. A autora cita o caso das firmas Nestlé e Coca-Cola, que a exemplo de empresas como Natura e Avon, aderiram também às vendas em domicílio.

Para tanto, as próprias moradoras do bairro, sem vínculo empregatício, parecem tornar-se mascates contemporâneos, embora agora dependentes de capitais globais [...] Permanecem as interdependências entre ambos os subsistemas, mas o circuito inferior é, a cada dia, mais subordinado. É assim que, nas atuais condições econômicas e políticas dos países periféricos, assistimos o crescimento intensivo e extensivo do circuito superior. (p. 256-257).

As plataformas de transporte por aplicativo, a exemplo da Uber, 99, InDrive, podem ser entendidas enquanto atores hegemônicos globais, que fazendo parte do circuito superior da economia urbana, realizam um uso corporativo do território, os territórios de centenas de cidades pelo mundo são para estas corporações, recurso, fonte de dados, de mão de obra barata e mercado consumidor. A inserção e expansão das plataformas de transporte por aplicativo, com

a sua norma, sua ação vertical, promovem “curtos-circuitos” nos sistemas urbanos locais, especialmente no setor de transportes. As plataformas, enquanto parte do circuito superior, quando expandem sua atuação, o fazem em detrimento das economias do circuito inferior, tais como taxistas e mototaxistas locais, transporte informal por lotação e mesmo o transporte público coletivo passa a ser afetado.

Para Tozi, Duarte e Castanheira (2021),

O caráter dialético entre os dois circuitos da economia urbana também permite atualizar os nexos informacionais entre eles, particularmente a partir da banalização de smartphones, redes de Internet e tecnologia de geolocalização, mas, também, pelas finanças. Cada vez mais, os cartões de crédito e outros serviços financeiros digitais - fundamentais para a ação eficaz das empresas de transporte por aplicativo -, se fazem presentes entre as camadas mais pobres da população. Logo, esse processo apoia uma nova forma de drenagem ou “vampirização” do dinheiro do circuito inferior, cuja circulação era mais local ou regional quando consideramos os modais de transporte “tradicionais”, como ônibus, metrô e, especialmente, táxis e mototáxis. Com os aplicativos, uma parcela entre 20% e 40% do preço final de cada viagem é apropriada por uma corporação exógena ao lugar e ao próprio país. (p. 8-9).

Nesse sentido, pode-se notar que assim como em outros ramos de atividade econômica, o das empresas de transporte por aplicativo, vem promovendo um processo de expansão do circuito superior sobre o inferior, à medida que consegue consolidar sua atividade em novos territórios. Um exemplo de medida mais recente tomado por estas plataformas, com a finalidade de expandir seus territórios de ação, foi a inserção das motocicletas na categoria de transporte de passageiros. Até pouco tempo, as motocicletas podiam atuar apenas no transporte de mercadorias. Ou seja, a partir dessa ação, o potencial de atuação em áreas mais distantes das zonas centrais de capitais e regiões metropolitanas aumenta, assim como a própria concorrência com os transportes coletivos de massa. E, como bem colocou Santos, (1997, p. 22) “há uma disputa entre as empresas, porque território e mercado são sinônimos. Então, as empresas brigam entre si pelo mercado. Se brigam pelo mercado, estão brigando pelo território.”

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao redigir o presente artigo, objetivou-se apresentar de forma introdutória o debate sobre as plataformas de transporte por aplicativo e uma discussão teórica sobre as categorias território usado e circuitos da economia urbana. Nesse sentido, foi possível tomar nota a respeito dos aspectos mais gerais do fenômeno das plataformas de transporte por aplicativo, desde uma perspectiva geográfica, entendendo o contexto de seu surgimento, assim como as condições

pretéritas que fundamentam a instalação das operações desses atores hegemônicos globais em cada território, considerando seus interesses, viabilidade técnica e financeira, condições estas que estão ligadas predicados particulares de cada espaço, aos conjuntos de sistemas de objetos e sistemas de ações particulares a cada território.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>>. Acesso em: 27/08/2023.

AZEVEDO, Francisco Fransualdo de. Reestruturação Produtiva no Rio Grande do Norte. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, número especial (2)., p. 113-132, set. 2013. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/1178>>. Acesso em: 20/10/2019.

CATAIA, Márcio.; SILVA, Silvana Cristina da. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 55–75, 2013. DOI: 10.54446/bcg.v3i1.111. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-campineiro/article/view/2483>. Acesso em: 2 fev. 2024.

CORIAT, Benjamin. Capítulo I: “O Espírito Toyota”. In: CORIAT, Benjamin. **Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização**. Rio de Janeiro: Revan, UFRJ.1994.

GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

KAHIL, Samira Peduti. Psicoesfera: uso corporativo da esfera técnica do território e o novo espírito do capitalismo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 22 (3): 475-485, dez. 2010.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. Ed. 8. reimpr. – São Pulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014a.

SANTOS, Milton. Da política dos estados à política das empresas. **Cadernos da Escola do Legislativo**, Belo Horizonte: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, v.3, n. 6, p.9-23, jul./dez. 1997. Disponível em: <<https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/983>>. Acesso em: 03/09/2023.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. **O retorno do território**. In: OSAL: Observatório Social de América Latina. Ano: 6 n. 16 (jun.2005-). Buenos Aires: CLACSO, 2005.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. – 9. ed. – Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA, Paulo Celso. A teoria dos dois circuitos da economia urbana e a mídia na contemporaneidade. **Lumina**, [S. l.], v. 9, n. 2, 2015. DOI: 10.34019/19814070.2015.v9.21092. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/lumina/article/view/21092>. Acesso em: 2 fev. 2024.

SILVEIRA, Maria Laura. Los territorios corporativos de la globalización. **Geograficando**, v. 3, n. 3, p. 13-26, 2007. Disponível em: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf. Acesso em: 05/09/2023.

SILVEIRA, Maria Laura. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 19, n. 2, p. 246-262, ago. 2015. ISSN 2179-0892. Disponível em: doi: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.21790892.geosp.2015.102778>. Acesso em: 02/02/2024.

TOZI, Fábio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP**, v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/168573>. Acesso em: 23/08/2023.

TOZI, Fábio; DUARTE, Leandro Ribeiro; CASTANHEIRA, Gabriel Rocha. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil. **Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos de Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de marzo de 2021, vol. XXV, nº 252. DOI: <https://doi.org/10.1344/ara2021.252.33968>

VASSAPOLO, Luciano. **O Trabalho Atípico e a Precariedade**. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
