

A DIGITALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO NO SEMIÁRIDO POR MEIO DA INSTALAÇÃO DE PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE URBANO: O CASO DA URBANO NORTE

Lucas Gabriel Lima de Oliveira¹

(Mestrando em geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte - CERES,

E-mail: lucas.gabriel.120@ufrn.edu.br)

Thiago Adriano Machado²

(Professor Adjunto da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - CERES,

E-mail: thiago.machado@ufrn.br)

RESUMO

Este trabalho analisa a digitalização do território no Semiárido brasileiro a partir da introdução de plataformas digitais de motoristas regionais, as quais confrontam as lógicas espaciais de empresas internacionais ou multinacionais desse ramo. Para isso, a pesquisa tem como metodologia a análise de trabalhos acadêmicos acerca dos conceitos aqui trabalhados e a exploração dos dados divulgados pela empresa Urbano Norte sobre sua atuação no Brasil, mas apontando principalmente a introdução desta na região semiárida do Brasil. Como resultados, foi possível vislumbrar a atuação pontual da plataforma adentrando o Semiárido por meio de estratégias particulares ao usar a rede urbana e sua hierarquia para chegar respectivamente à Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte, carregando consigo algumas das características hegemônicas de uso corporativo do território ao utilizá-lo enquanto recurso extraindo mais-valor do trabalho uberizado.

PALAVRAS-CHAVE: Meio técnico-científico-informacional; Semiárido; Aplicativos; Mobilidade urbana

Identificação do GT

GT1: Estudos Urbanos

1 INTRODUÇÃO

A discussão que se pretende realizar está direcionada à nova fase do capitalismo marcada pela centralidade da informação e que Milton Santos interpretou a partir do conceito de “meio técnico-científico-informacional” (MTCI) (Santos, 2006). A instalação seletiva do MTCI na rede urbana do Semiárido tem como uma de suas formas contemporâneas as plataformas digitais de *ride-sharing* (compartilhamento de corridas de carro), similares à multinacional Uber, mas que operam em contextos locais e regionais. No Brasil, a principal plataforma nacional é a Urbano Norte, que surgiu como uma pequena empresa de mobilidade urbana em Porto Velho-RO, em 2018, e hoje já se encontra presente em 156 cidades de 16 estados brasileiros. Apesar de tais plataformas utilizarem o meio digital para mediar a relação

trabalho — trabalhador — cliente, ainda assim precisam das materialidades do território para que de fato sua ação se realize (Oliveira, 2023).

Desse modo, o presente trabalho se baseia no conceito de território corporativo (usos corporativos do território) (Silveira, 2007; Santos, 2000) e no amplo debate da digitalização do território (Tozi, 2023) para verificar a atuação da Urbano Norte, visando compreender a sua expansão territorial na rede urbana do Semiárido. Para tanto, a metodologia do trabalho baseou-se na coleta de dados nos canais oficiais de comunicação da plataforma, adquirindo as informações de localização e quantidade de franquias, com vistas a produzir um mapeamento do processo de expansão territorial da firma.

Verifica-se que a Urbano Norte usufrui da rede urbana de modo diverso do avanço hegemônico das grandes empresas globais e multinacionais, como Uber e 99 (DiDi Chuxing), as quais operam no território nacional desde a primeira metade da década de 2010 acionando as principais centralidades da rede urbana brasileira (Tozi, 2020). A Urbano Norte, por seu turno, vale-se das lacunas territoriais das grandes firmas, ampliando paulatinamente sua capilaridade territorial ao incorporar cidades médias e pequenas do Norte, do Centro-Oeste, do Nordeste e da periferia da região concentrada. Haveria, assim, diferenças significativas entre os usos do território realizados pelas firmas hegemônicas e aqueles efetivados por plataformas regionais? A combinação de verticalidades e horizontalidades resultantes dos usos do território das firmas-plataformas é, portanto, uma questão interessante para se verificar em que medida o território é mobilizado como recurso ou como abrigo, possibilitando adaptações ao lugar (Leite; Oliveira, 2023).

2 DA BANALIZAÇÃO DAS TÉCNICAS AO SEMIÁRIDO BRASILEIRO

O processo de digitalização do território por meio das economias de plataforma é um desdobramento de mudanças sociais e tecnológicas ocorridas no capitalismo global nos últimos cinquenta anos. A crise do regime de acumulação fordista e os ajustes visando maior flexibilização dos processos produtivos estiveram combinados à revolução tecnológica da microeletrônica e à difusão de um conjunto de inovações tecnológicas incorporadas ao cotidiano (Castells, 1999; Harvey, 1992). Os novos suportes materiais e informacionais configuram o que Santos (2006) passa a compreender como meio técnico-científico-informacional, caracterizado pela banalização das técnicas, a exemplo do *Global Positioning System* (GPS), da internet e dos computadores pessoais. No século XXI, novos artefatos

tecnológicos são desenvolvidos e introduzidos no consumo de massa, a exemplo dos *smartphones*, permitindo a mediação digital a ser efetivada pelas plataformas digitais.

Por outro lado, as transformações políticas subjacentes incorporam a flexibilização como princípio a ser adotado na gestão pública, o que implica no desmonte do Estado do bem-estar social nos países de industrialização avançada e a flexibilização das legislações trabalhistas, ambientais, de uso e ocupação do solo, dentre outras. O Estado neoliberal é incumbido de ajustes fiscais voltados à redução de gastos e ao fomento de ambientes favoráveis aos negócios, redundando em estruturas tributárias mais regressivas visando a viabilidade econômica dos investimentos de capital, nacionais ou estrangeiros (Harvey, 2005). Este contexto é importante à instalação das plataformas digitais na medida em que estabelecem vínculos laborais não convencionais para os quais não há legislação prévia, excluindo as firmas de responsabilidades diretas sobre os trabalhadores e os seus meios de trabalho.

No Brasil, as plataformas digitais de mobilidade urbana se espalharam no início da década de 2010. No que diz respeito à Uber, Tozi (2020, p. 493) situa sua atuação a partir dos principais centros urbanos do país em 2014, quais sejam: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Ainda que a Uber tenha passado por uma interiorização acelerada entre 2016 e 2018, a tendência territorial permanece nos grandes centros urbanos e suas hinterlândias, usufruindo das externalidades das economias de aglomeração devido ao alto fluxo de renda e a oferta elástica de força de trabalho. No Semiárido brasileiro, a Uber atua em cidades médias como Campina Grande, Caruaru, Sobral, Petrolina, Feira de Santana e Barreiras, dentre outras. Já no estado do Rio Grande do Norte, em específico, a plataforma opera em Natal, capital do estado, desde 2016, expandindo para Mossoró, no Semiárido potiguar, em 2018. Além disso, está presente em várias outras cidades das respectivas hinterlândias.

3 A DISPERSÃO NACIONAL PARTINDO DO INTERIOR

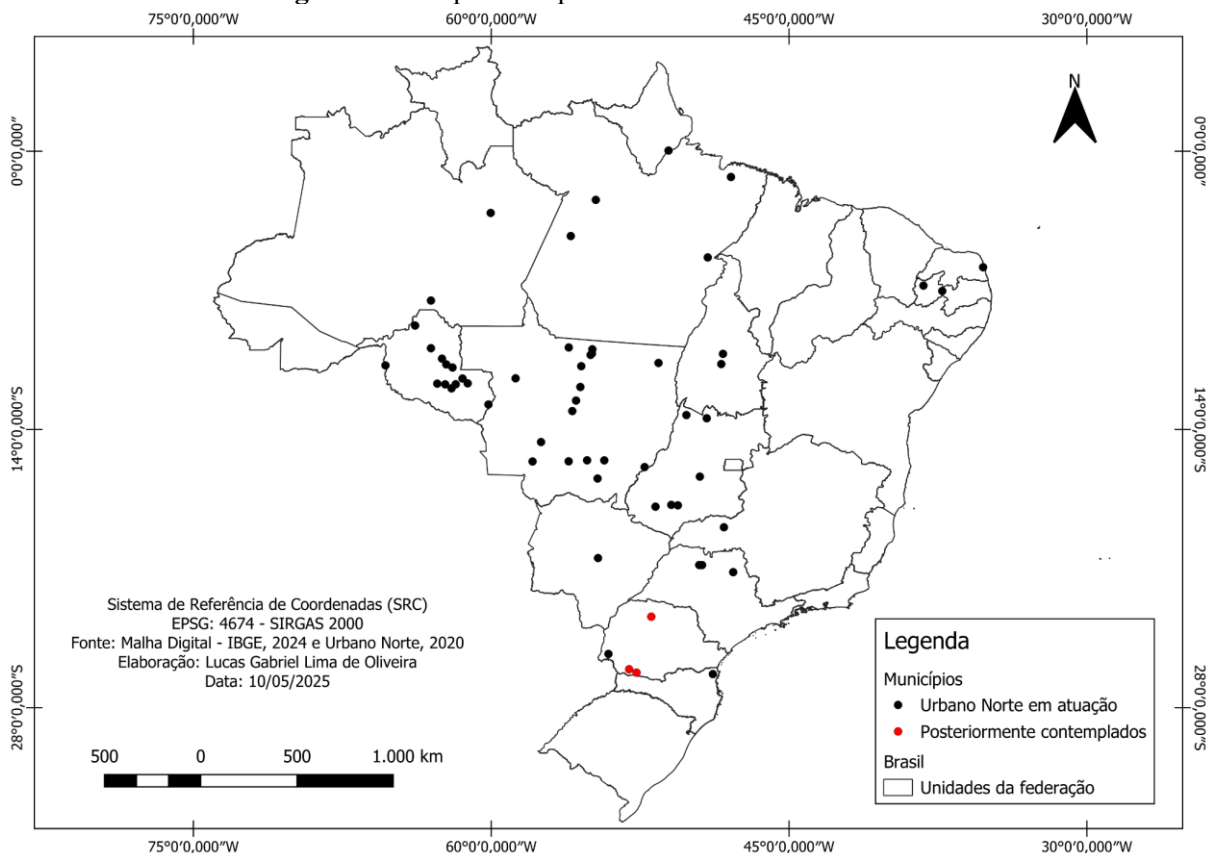
Maior plataforma brasileira de *ride-sharing*, a Urbano Norte iniciou suas operações em 2014 na cidade de Porto Velho, capital do estado de Rondônia, e rapidamente cresceu ao expandir-se territorialmente para as cidades do agronegócio no Norte e Centro-Oeste do país, a exemplo de Sinop-MT. Essas cidades agrícolas concentram serviços financeiros e comerciais vinculados às atividades agropecuárias, disponibilizando relevante fluxo de renda. Por outro lado, é comum às cidades médias e pequenas fora da região concentrada apresentarem

problemas de infraestrutura urbana, instabilidade na oferta de transporte público e custos elevados de serviços de táxi.

Essas lacunas territoriais são utilizadas por plataformas regionais, mas a Urbano Norte ampliou o seu alcance ao utilizar um sistema de franquias e modelos de remuneração que adquiriram adesão em vários contextos regionais. O sistema de franquias, por exemplo, modifica as rotinas e estratégias de normatização do trabalho, dado que os suportes locais tornam a relação entre motorista e plataforma menos impessoal. No entanto, características básicas da economia de plataforma permanecem, transferindo para os trabalhadores custos e riscos (aquisição do meio de trabalho; abastecimento; manutenção etc.) anteriormente assumidos pelo capital.

O argumento lançado pelas plataformas para negar o vínculo trabalhista com os motoristas se refere à atividade de mera mediação tecnológica por meio dos aplicativos entre motoristas (ofertantes do serviço) e passageiros (demandantes do serviço). No entanto, essa mediação se torna ainda mais complexa na medida em que os serviços tecnológicos são terceirizados para firmas desenvolvedoras de *softwares*, a exemplo da Machine, empresa situada no Rio de Janeiro e que fornece o pacote tecnológico para a Urbano Norte e tantos outros aplicativos regionais, expondo a natureza diretamente comercial da plataforma digital e o vínculo laboral com motoristas “parceiros”.

Figura 01 - Mapa de dispersão da Urbano Norte em 2020



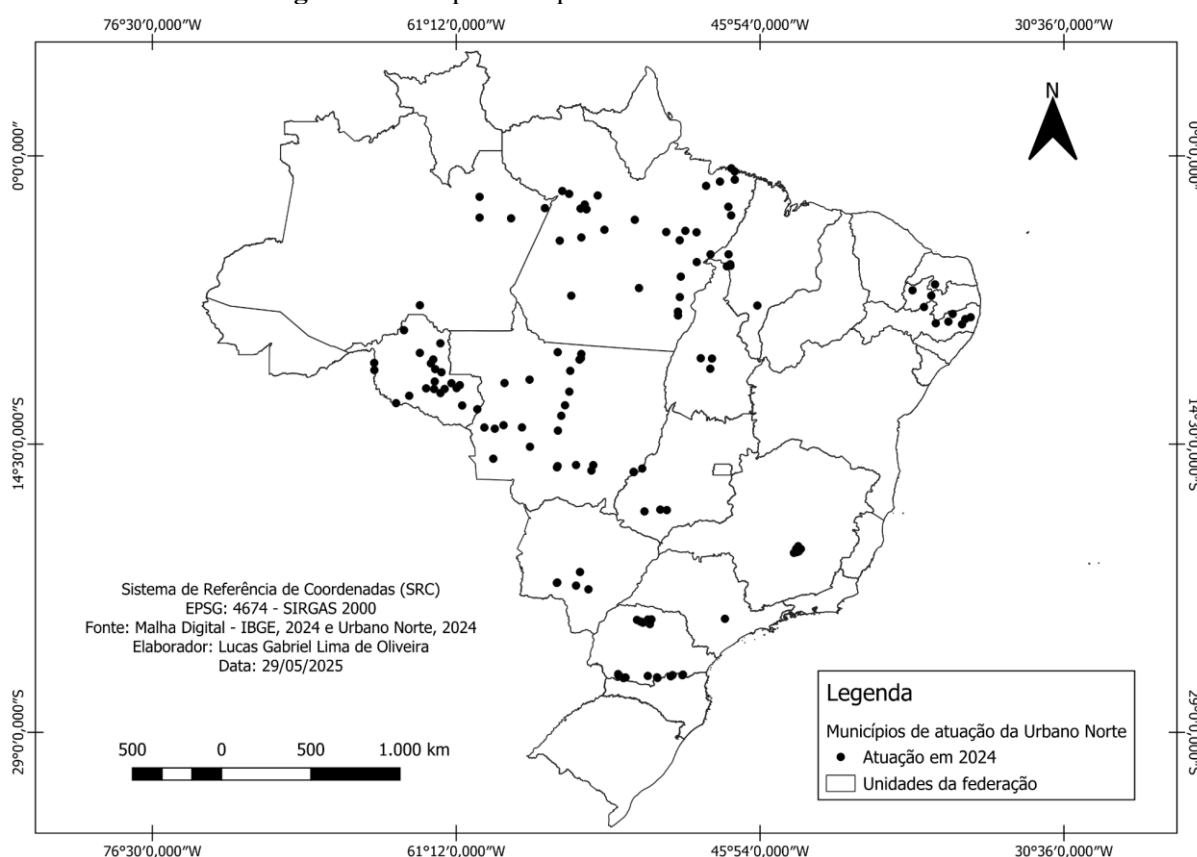
Fonte: IBGE (2024) e Urbano Norte (2020)

Percebe-se, portanto, a ascensão hegemônica no uso do território pela Urbano Norte, conseguindo, inclusive, adentrar espaços próximos aos de uso das corporações internacionais e multinacionais, já sugerindo o futuro confronto corporativo com Uber, 99 e demais empresas exteriores. É o caso de Belo Horizonte (Figura 02), cidade na qual a empresa se estabelece em quase toda região metropolitana, sugerindo uma ascensão do uso do território e da hierarquia urbana.

A atuação da Urbano Norte no Nordeste e, principalmente, no Semiárido, tem como porta de entrada a cidade de Patos-PB, onde se instala em 2018 e a partir da qual se expande para municípios dos estados do Pernambuco e Rio Grande do Norte. De forma estratégica, a empresa tende a não divulgar grandes informações sobre suas franquias, característica comum de empresas desse ramo no atual momento do capitalismo do século XXI, do momento em que a informação torna-se a nova mercadoria (Woodcock e Graham, 2020; Van Dijck, Poell e De Wall, 2018), tornando realidade o que Marx já vislumbrava em O Capital ao teorizar os usos da informação (Dantas et al., 2022). Tal falta de dados nos leva a algumas lacunas temporais, entretanto, é possível afirmar que após Patos-PB o aplicativo chega a outras cidades

polarizadoras de serviços, comércio e fluxos (Figura 02), ao exemplo de Sousa-PB, quando em 2019 a cidade do extremo oeste da Mesorregião do Sertão Paraibano tem sua mobilidade urbana digitalizada pela Urbano Norte. Posteriormente, os dados informam Vitória de Santo Antão-PE em 2022 e Caicó-RN em 2023, seguindo a lógica de se fixar em cidades polos onde aplicativos de grande capital estrangeiro não chegaram.

Figura 02 - Mapa de dispersão da Urbano Norte em 2024



Fonte: IBGE (2024) e Urbano Norte (2024)

Desse modo, evidencia-se a digitalização do território nacional e, mais especificamente, do Semiárido brasileiro por meio do aplicativo Urbano Norte, partindo de estratégias antagônicas àquelas utilizadas pelas empresas de grande capital internacional ou multinacional, ao exemplo de Uber e 99, as quais começam suas atividades no Brasil pelas maiores hierarquias da rede urbana brasileira enquanto a Urbano Norte consegue, a partir de cidades polarizadoras de menor grau na hierarquia urbana, atingir o espaço do Semiárido, onde o meio técnico-científico-informacional é pontualmente encontrado, assim, supondo-se uma contribuição para a expansão desse meio técnico e da digitalização no Semiárido brasileiro.

4 TRANSPORTE INFORMACIONAL, TRABALHO INFORMAL

Apesar de o transporte urbano mediado por aplicativos apresentar-se como uma ótima opção, as aparências enganam e a dialética revela-se em contradições basilares que dão estrutura para o maior aperfeiçoamento do giro do capital e, como resultado, o mais-valor. De fato, é ótimo que o território esteja se digitalizando e facilitando fluxos, acesso ao trabalho, etc. No entanto, considerando as relações trabalhistas, estas se mostram fragilizadas, flexibilizadas pelas contínuas crises do capitalismo e, ainda mais, desgastadas pelo neoliberalismo (Harvey, 1992).

Se tratando do uso das plataformas, essa se torna a nova maneira da força de trabalho acessar o mercado de trabalho. No Semiárido, a Urbano Norte adentra com os mesmos pretextos de empresas hegemônicas estrangeiras ao alegar que o trabalhador é autônomo, ou seja, não é funcionário da empresa, desse modo, não possui nenhuma seguridade social trabalhista, por mais que algumas franquias ainda treinem motoristas, como no exemplo de Patos-PB onde houve divulgação de capacitações (TV Sol, 2019), porém, essa ação é somente uma maneira de atenuar pontualmente a alta flexibilização em processo. Além disso, a empresa em questão, assim como as internacionais, passa a responsabilidade de avaliar a qualidade do serviço totalmente para as mãos do usuário, revelando o peso da informação para a autorregulação do sistema, como já afirmam Van Dijck, Poell, e De Wall (2018, p. 74, tradução nossa) quando falam que “(...) os operadores da plataforma afirmam que capacitam os microempresários a oferecer seus serviços e permitem que os usuários autorregulem suas ofertas por meio de seus sistemas de reputação”.

No fim das contas, esse novo momento do capitalismo que atinge o Semiárido acrescenta a este espaço novas realidades influenciadas pelo meio técnico-científico-informacional, que se somam às desigualdades regionais, como mais uma readaptação do trabalhador às acelerações do capitalismo. Seja para uma renda extra, seja como trabalho principal, a Urbano Norte carrega consigo o trabalho desregulado influenciado por grandes corporações que chegam ao Brasil com esta ideia, as quais conseguem, por meio de plataformas alternativas, adentrar as cidades polos de menores hierarquias do Semiárido.

5. CONCLUSÕES

Em linhas finais, é notório o processo digitalizador alternativo no território brasileiro, ainda mais ao se analisar uma empresa específica, tratando periodicamente sua expansão desde

um ponto extremo do território em direção contrária ao que empresas hegemônicas internacionais costumam seguir. Desse modo, supõe-se a chegada pontual da digitalização no Semiárido nordestino brasileiro em cidades polos de menor hierarquia na rede urbana, possibilitada pela banalização das técnicas de um período técnico-científico-informacional que também avança pontualmente nesses espaços do Semiárido brasileiro a partir da introdução das organizações privadas alternativas, mas já hegemônicas em seu modo de tratar o território usado.

No mesmo sentido, por mais que o caráter alternativo esteja presente no discurso da empresa, tal plataforma carrega em sua estrutura algumas das mesmas características que as plataformas internacionais entregam ao trabalhador, no que se refere à flexibilização, alienação, insegurança trabalhista e a característica marcante que opera na realização do mais-valor nessa nova era, a uberização (Abílio, 2020).

Por fim, é possível dizer que essa não é uma análise final, pois o quadro deve ser reavaliado continuamente em busca das contradições que fazem parte da estrutura que arquiteta essa nova fase do capitalismo, no entanto, essas já são algumas das percepções possíveis de serem vislumbradas ao analisar a situação atual de digitalização do Semiárido brasileiro a partir da introdução de plataformas alternativas de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado. **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 12-26, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. Boitempo Editorial, 2020. p. 163-184.

ANTUNES, Ricardo (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. Boitempo Editorial, 2020.

DANTAS, Marcos et al. **O valor da informação**: de como o capital se apropria do trabalho social na era do espetáculo e da internet. Boitempo Editorial, 2022.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. **Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo**. Contracampo, v. 39, p. 27-43, 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Edições Loyola, 1992.

LEITE, Tiago Marques; OLIVEIRA, Isabella Couto de. A BANALIZAÇÃO DAS TÉCNICAS E AS PLATAFORMAS NÃO-HEGEMÔNICAS: O APLICATIVO TXS2 NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (MG). *In*: TOZI, Fábio (Org.). **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**. Editora Max Limonad, 2023. p. 321-336.

MACHINE. **Urbano Norte**: O app de transporte 100% brasileiro mais utilizado no país. YouTube, 13 jul. 2022. Disponível em:
<https://www.youtube.com/watch?v=Y63NmUKdj0s&t=41s>. Acesso em: 06 jul. 2025.

OLIVEIRA, Iana Raquel Dantas de. **Os usos do território pelos agentes dos circuitos da economia urbana para a entrega de alimentos demandados por aplicativos na cidade do Natal-RN**. Orientador: Diego Salomão Cândido de Oliveira. 2023. 138f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2023.

SANTOS, Milton et al. O papel ativo da geografia: um manifesto. **Revista Território**, v. 5, n. 9, p. 103-109, 2000.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica, Razão e Emoção. 4ª Edição. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVEIRA, María Laura. Los territorios corporativos de la globalización. **Geograficando**: Revista de Estudios Geográficos, La Plata, v. 3, n. 3, 2007. Disponível em:
<https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/GEOv03n03a01>. Acesso em: 04 jun. 2025.

TOZI, Fábio. 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.

TOZI, Fábio (org.). **Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais**. Editora Max Limonad, 2023.

TV SOL. **Treinamento Urbano Norte Patos**. YouTube, 08 mai. 2019. Disponível em:
https://www.youtube.com/watch?v=YqGX_-cyfeg. Acesso em: 12 jun. 2025.

VAN DIJCK, José; POELL, Thomas; DE WAAL, Martijn. **The platform society**: Public values in a connective world. Oxford university press, 2018.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **The gig economy**. Polity, 2020.
