

Entre Transições

Retrospectivas – Transversalidades – Perspetivas

Coordenação de Maria Assunção Gato e Pierre Guibentif

dinamia
'cet _iscte



FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia

Título: Entre Transições: Retrospectivas – Transversalidades – Perspetivas

Coordenação: Maria Assunção Gato e Pierre Guibentif

Co-organizadores: Alexandra Saraiva, Andrea Pavoni, Maria Inês Gameiro, Nuno Bento, Patrícia Bento d'Almeida, Dinamizadores das Linhas Temáticas Integradoras do DINÂMIA'CET-Iscte

Revisão de inglês: Mariana Leite Braga

Design gráfico: Bruno Vasconcelos

Fotografia: Pawel Czerwinski on Unsplash

Edição: DINÂMIA'CET-Iscte, 2022

ISBN: 978-989-781-615-4

ÍNDICE

Agradecimentos	I
DINÂMIA'CET-Iscte - Breves notas de um percurso	II
Introdução	7
Desafios num quotidiano em MUTAÇÃO	15
Trabalho digital, tempo de trabalho e teletrabalho – efeitos e desafios pós-pandemia COVID-19 <i>Glória Rebelo</i>	17
Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas: conceptualização e problematização das práticas espaciais dos trabalhadores de plataformas de Ride-Sharing e Food-Delivery <i>Nuno Rodrigues, Pedro Costa</i>	26
Desafios da SUSTENTABILIDADE	35
Challenges and opportunities of decarbonization for the economic recovery post-pandemic: The question of directionality in innovation policies <i>Nuno Bento, Margarida Fontes, Juliana Barbosa, Ricardo Paes Mamede</i>	37
Public policies and environmental sustainability. The case of Portugal 2020 <i>Eduardo Medeiros</i>	61
Compras públicas sustentáveis em Portugal: estudo exploratório do sistema de aquisição escolar <i>Maria de Fátima Ferreira, Sofia Bizarro, Isabel Salavisa</i>	71
O Sistema Alimentar e a Pandemia Covid-19 <i>Isabel Salavisa, Maria de Fátima Ferreira, Sofia Bizarro</i>	83
Desafios do CONHECIMENTO e da REGULAÇÃO	95
Hastening Science: Reflectindo sobre o processo científico em tempos pandémicos <i>Patrícia André, Carolina Neto Henriques, Nuno Dias</i>	97
O lugar da fraude financeira <i>Mariana Mortágua</i>	121
A massificação do ensino superior: Novas missões e novos desafios <i>Fátima Suleman</i>	136
Desafios regulatórios da digitalização e da automação <i>Maria Eduarda Gonçalves</i>	141
Desafios das SOCIEDADES COMPLEXAS e seus TERRITÓRIOS	155
Acknowledging the multidimensionality of value creation in cultural activities: an impact self-assessment toolkit <i>Pedro Costa, Elisabete Tomaz, Margarida Perestrelo, Ricardo V. Lopes</i>	157
“Black Swans, ‘The Day After’ and Territorial Development Planning: Learning from ‘Revisiting’ Experimentalism in CET and D’C Research Projects” <i>José Manuel Henriques</i>	173
Transversalidades e Perspetivas	191
<i>Pierre Guibentif e Assunção Gato</i>	
Sessão de tributo a MARIA JOÃO RODRIGUES e a ISABEL GUERRA	199
Tributo a Maria João Rodrigues <i>Isabel Salavisa</i>	201
Is Europe shaping the digital transformation? <i>Maria João Rodrigues</i>	209
Tributo a Isabel Guerra <i>Madalena Matos e Teresa Costa Pinto</i>	216
As Pessoas não são Coisas que se Ponham em Gavetas <i>Isabel Guerra</i>	220

Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas: conceptualização e problematização das práticas espaciais dos trabalhadores de plataformas de *Ride-Sharing* e *Food-Delivery*

Nuno Rodrigues

Iscte-Instituto Universitário de Lisboa, DINÂMIA'CET-Iscte e Centro de Estudos Geográficos -
Universidade de Lisboa
nmdrodrigues@gmail.com

Pedro Costa

Iscte-Instituto Universitário de Lisboa, DINÂMIA'CET-Iscte
pedro.costa@iscte-iul.pt

Resumo

Este artigo tem como propósito apresentar e discutir o que entendemos enquanto Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas (PEDM), analisadas no âmbito do Urbanismo de Plataforma. Parte-se de uma revisão teórica relativa ao Urbanismo de Plataforma, e enquadrada no âmbito de determinadas transformações económicas e digitais em curso. Tendo por base essa revisão, e assumindo um foco nas plataformas de *ride-sharing* e *food-delivery*, apresenta-se o conceito de PEDM enquanto uma dimensão central de tais plataformas, na inter-relação entre Território, Tecnologias Digitais e Economia. As PEDMs dizem respeito às práticas e estratégias espaciais aplicadas pelos trabalhadores de plataformas no âmbito da sua atividade, as quais emergem na tensão entre opções individuais de cada sujeito e as determinações das próprias plataformas (desde logo, nas suas dimensões algorítmicas e remuneratórias). Por último, apresenta-se uma breve contextualização e exemplificação das plataformas em causa na Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo lançadas algumas pistas de investigação futura.

Palavras-chave: Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas; Urbanismo de Plataforma; Ride-Sharing Platforms; Food-Delivery Platforms

Introdução

Este artigo visa apresentar e discutir a noção de Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas (PEDM), no âmbito daquilo que tem vindo a ser denominado de Urbanismo e Economia de Plataforma. O foco de tal problematização incidirá na análise das práticas e relações de trabalho num conjunto de plataformas específicas, nomeadamente as plataformas de *food-delivery* e *ride-sharing*. Considera-se que tais plataformas são ilustrativas do universo em expansão do trabalho de plataforma e suas principais características e impactos no mercado de trabalho,

bem como a sua inter-relação com o espaço urbano.

Associadas a diversas transformações socioeconómicas e à emergência da ubiquidade digital, as plataformas digitais têm emergido no espaço urbano, estruturando e mediando práticas, relações e ritmos sócio-espaciais. Dadas as características que singularizam o espaço urbano (como a densidade ou a infraestruturação do território), este tem-se revelado como o meio ideal para a introdução e desenvolvimento de diversas atividades digitalmente mediadas (Rodrigues *et al*, 2020). Entre essas, tomam-se como exemplos paradigmáticos as plataformas urbanas no sector do turismo/alojamento local (como o *Airbnb*), na área da mobilidade (como são exemplo as plataformas de partilha de veículos), ou na área da distribuição/compras (p.e., *Mercadão*, *Amazon*), mas também enquanto plataforma de *ride-sharing* (com a *Uber* enquanto paradigma) ou enquanto plataforma de *food-delivery* (como são exemplos a *Uber Eats* e a *Glovo*). Neste texto focamo-nos essencialmente nas últimas duas plataformas, discutindo as práticas espaciais aplicadas pelos seus trabalhadores e tidas enquanto essenciais para a atividade.

Considera-se que as práticas espaciais dos trabalhadores de plataformas digitais são uma questão ainda pouco estudada. O conceito de PEDM permite analisar, de forma crítica e partindo das práticas espaciais e da experiência concreta dos trabalhadores de tais plataformas, a relação entre economia, espaço urbano e tecnologias digitais. Neste sentido, torna-se possível considerar quer dimensões estruturais (tais como a organização do território urbano, a gestão algorítmica do trabalho, ou outros processos económicos), quer a forma como os sujeitos se relacionam com tais dimensões e mobilizam os seus recursos e subjetividades relativamente às práticas espaciais no contexto da sua atividade – numa relação entre estrutura e agência que não se deixa enquadrar por relações meramente causais e determinísticas.

O objetivo deste texto passa, assim, por contextualizar a emergência e discutir as dimensões envolvidas no universo das plataformas digitais em questão, propondo o conceito de PEDM como ferramenta conceptual para a compreensão e análise das mesmas, privilegiando-se uma abordagem que tem como ponto de partida as questões urbanas e territoriais, mas não deixa de considerar outras dimensões de análise.

Em termos metodológicos, é de salientar a experiência enquanto estafeta de um dos autores¹ enquanto uma forma de auto-etnografia², bem como a recolha de informação secundária e revisão da literatura para efeitos de triangulação.

¹ A experiência é a do autor Nuno Rodrigues, tendo envolvido um total de 200 entregas na empresa *Glovo*. Durou sensivelmente 2 meses de forma contínua (entre abril e maio de 2019), e, posteriormente, mais algumas semanas de forma intermitente (até julho de 2019). Apesar de a pesquisa académica não constituir o objetivo principal dessa experiência, durante a mesma foram retiradas várias notas relativamente ao trabalho em si – quer em alguns momentos de pausa durante o trabalho, quer no final das sessões. Tais notas tinham como base a recolha de aspetos de cada sessão, bem como uma tentativa de compreensão do sector no seu todo e da atividade em si mesma. Esta tentativa de compreensão tinha como objetivo, desde logo, a obtenção de uma maior produtividade relativamente às suas práticas espaciais – questionamento que, como se defenderá posteriormente, se revela determinante para a atividade.

² Defende-se que um dos fatores que leva ao menor estudo das dimensões mais contextuais e processuais deste sector passa, precisamente, por dificuldades metodológicas – em particular, o que alguns autores denominam de “black-box” das plataformas digitais (Fields *et al*, 2020), verificando-se diversas dificuldades de acesso aos dados ou a própria complexidade dos algoritmos, o que obriga a inovações metodológicas para o seu estudo.

1. O contexto: o desenvolvimento da operação das plataformas na AML

O desenvolvimento da operação destas plataformas em Portugal, e mais especificamente na Área Metropolitana de Lisboa (AML), é claro desde meados da última década, mesmo que apresentando diferentes trajetórias de implementação, expressão territorial e especificidades logísticas/algorítmicas e operativas a cada plataforma. O primeiro sector iniciou operações em Portugal em 2014, através da Uber, e o segundo em 2017, com a Uber Eats e Glovo. A emergência destas plataformas em Lisboa tem sido sobretudo concretizada através de 3 plataformas de *Ride-Sharing* (Uber, Bolt e FreeNow) e 3 plataformas de *Food-Delivery* (Uber Eats, Glovo e Bolt).

Na generalidade, podemos afirmar uma recetividade à operação das plataformas digitais em Lisboa. Para além de uma orientação de política pública que privilegia a adoção de tecnologias digitais, políticas de *smart cities* e um ecossistema de inovação associado a este sector, de onde se destacam os protocolos de parceria estabelecidos entre tais plataformas e a Câmara Municipal de Lisboa, os quais, entre outros pontos do protocolo, preveem a partilha de dados entre as empresas e o município (Allegretti *et al*, 2020; Carvalho e Vale, 2019). Além disso, a Uber sediou o seu centro de excelência europeu em Lisboa, usando a capital como espaço de Investigação e Desenvolvimento (I&D) e também para a adoção e experimentação de novos serviços no contexto europeu, os quais tendem a ser introduzidos primeiramente em Lisboa antes de serem replicados noutros contextos (Allegretti *et al*, 2020).

Um outro fator contextual que importa reter associa-se ao papel das formas de intermediação no sector, importante nos dois tipos de plataformas e visíveis em vários aspetos do sector, embora com especificidades próprias a cada uma – destacando-se a sua obrigatoriedade no sector *ride-sharing*, com a lei nº 45/2018³, ou “lei TVDE”. De forma sucinta, o que se observa é a introdução de uma terceira parte entre a plataforma e o trabalhador, terceira parte essa que surge como a figura jurídica necessária para o estabelecimento da relação de trabalho em causa, bem como mais um elemento na gestão do trabalho e na distribuição dos rendimentos obtidos a partir da atividade (Allegretti *et al*, 2020).

Tal como é frequente noutras cidades ocidentais, de que podem ser exemplo paradigmático cidades como Londres, Amesterdão, Nova Iorque ou Berlim (Cant, 2019; van Doorn *et al*, 2020), o trabalho nestas plataformas é marcado por uma alta taxa de imigração⁴, mais elevada quando comparada com outros sectores (em parte, explicada pelas dificuldades de entrada de imigrantes no mercado de trabalho formal e pela flexibilidade das condições de trabalho), um fenómeno que é mais acentuado na *food-delivery*. Ao trabalhador é-lhe exigido que assegure parte dos meios de produção da atividade, como é o caso do veículo (aspeto mais complexo no sector *ride-sharing*, onde se observam diferentes modalidades devido à existência de parceiros intermediários TVDE e às diferentes formas de obtenção do carro, mais onerosas), do *smartphone* (com um plano de dados associado), ou de seguro para a sua atividade. Não existe qualquer relação laboral direta estabelecida e reconhecida entre tais sujeitos e a plataforma, e a remuneração é feita de forma discreta e à peça/tarefa (o que introduz volatilidade na remuneração).

3 <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/45-2018-115991688>

4 Em geral, no caso da AML, trata-se de uma imigração predominantemente brasileira e de países do sul asiático

Em geral, estes trabalhadores despendem várias horas por dia na sua atividade (incluindo largos momentos de espera por pedidos/viagens), numa situação de desregulação de horários de trabalho potenciada pela falta de fiscalização e pela baixa remuneração e precariedade (Allegretti *et al*, 2020). Apesar desta situação, e simultaneamente devido a todas estas desvantagens e problemas, como demostram van Doorn *et al* (2020), esta não deixa de ser uma atividade atrativa para determinados segmentos populacionais (imigrantes, mas também estudantes, por exemplo), que as tomam como uma oportunidade de aceder ao mercado de trabalho - assim explorando e valorizando, numa perspetiva individual e mesmo que condicionada a outros fatores estruturais, os lados positivos associados à informalidade, flexibilidade na gestão de tempo, ou as fracas barreiras à entrada (bem como uma certa retórica e imagem de auto-empendedorismo).

2. Urbanismo de Plataforma e Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas

Como já referido, parte da economia de plataforma encontra no espaço urbano o meio ideal para as suas operações e desenvolvimento. Características como a escala/dimensão, densidade e diversidade (Rodrigues *et al*, 2015), ou a própria infraestruturação tecnológica e digital do espaço urbano, transformam-no no espaço apropriado para atividades como aquelas em análise (Stehlin *et al*, 2020). É a partir dessa apropriação que falamos de Urbanismo de Plataforma, um conceito que se revela ainda bastante impreciso e onde se inserem diferentes modalidades de plataforma (indo do Airbnb à Glovo, passando pela UBER e mesmo por algumas dimensões de micrologística associadas a plataformas como a Amazon ou o Mercado). Como tal, ao invocar o conceito de Urbanismo de Plataforma, muitas vezes estamos a fazer referência a realidades bastante diferentes entre si, ainda que partilhando as plataformas digitais e a gestão algorítmica como mecanismo de intermediação e o espaço urbano como o seu meio preferencial. Além disso, autores como Stehlin *et al* (2020: 4) alertam para uma plataformização do espaço urbano que não se restringe à introdução de plataformas digitais no seu seio, mas sim uma tendência de transformação do mesmo através de dispositivos digitais e ubíquos, muitos deles ajustáveis em tempo real e algorítmicamente geridos, onde os dados referentes ao espaço urbano se tornam cada vez mais importantes e se encontram cada vez mais presentes na gestão do mesmo.

De forma mais concreta, podemos mencionar que a dimensão espacial das plataformas em análise não se revela apenas no facto de as atividades ocorrerem no espaço urbano e desencadarem efeitos que se refletem no território, mas também na forma como tais características se revelam essenciais para a operação em si mesma. De forma relativamente genérica poderemos identificar, no que concerne às plataformas em análise, uma relação com o espaço urbano que se dá acima de tudo através das práticas de mobilidade/circulação envolvidas na sua atividade (e, geralmente, corporizadas pelos seus trabalhadores) e a sua relação com as características específicas de cada território. Dessa forma, e tendo por base a experiência de trabalho de um dos autores e de outros exemplos da literatura (Cant, 2019; Attoh *et al*, 2019; Richardson, 2019; Rodrigues, 2019), podemos mencionar as seguintes ideias-chave:

- Trata-se de uma apropriação que é geograficamente diferenciada e desigual do espaço urbano, em parte relacionada com os próprios padrões e dinâmicas territoriais, com destaque

para as dimensões do consumo/comércio (espaços de restauração, entre outros), trabalho e áreas residenciais (tanto ao nível de viagens, como em termos de entregas), e áreas de lazer (com destaque para viagens), entre outros fatores.

• As características anteriormente mencionadas acabam por traduzir-se numa diferenciação geográfica do espaço urbano no que concerne a apropriação específica e à intensidade da sua apropriação por tais plataformas. Desta forma, verificam-se espaços com diferentes graus de utilização e, como tal, sujeitos a diferentes efeitos no âmbito do urbanismo de plataforma. Tal apropriação é influenciada por vários fatores sociais e urbanos – desde a área residencial em que se possam dar determinados padrões de mobilidade entre casa-trabalho; diferentes ritmos associados a determinados horários em termos de entrega de pedidos (por exemplo, noturnos e ao fim-de-semana), com as áreas de lazer a ganhar destaque durante determinadas atividades noturnas ou de lazer; ou as áreas de restauração que concentram parte considerável dos pedidos de *delivery*. No fundo, poderíamos falar de uma geografia diferenciada e fragmentada do urbanismo de plataforma, em constante tensão com ritmos sociais e urbanos, e que apresenta diferentes escalas de intensidade de apropriação, as quais, contudo, não são necessariamente coincidentes com outras características e padrões geográficos – uma geografia que procura ser conhecida não só pela plataforma, mas também pelos trabalhadores da mesma, revelando-se como uma dimensão fundamental para sua atividade e possibilidades de remuneração.

Neste sentido, a compreensão de tais dinâmicas e padrões geográficos constitui a chave do que denominamos de Práticas Espaciais Digitalmente Mediadas, aplicadas pelos trabalhadores das plataformas em análise (*ride-sharing* e *food-delivery*). Como se aprofunda de seguida, a nossa hipótese é a de que aos trabalhadores de tais plataformas se torna essencial o conhecimento e aplicação das dinâmicas e padrões geográficos referidos. Mesmo que tais sujeitos disponham de algoritmos de *routing* que lhes indicam os percursos a seguir (presumindo-se que seguindo uma lógica de eficiência e rapidez), a verdade é que não só tais percursos nem sempre são os mais indicados para uma deslocação mais eficiente (com destaque para o caso das bicicletas no âmbito das plataformas de *food-delivery*), como existem vários momentos em que têm de ser os trabalhadores, por si mesmos, a decidir o percurso a realizar – uma decisão que implica a mobilização de um conhecimento, por mais parcial e subjetivo que seja, relativo ao espaço em que atuam bem como um conhecimento relativo às próprias dinâmicas da plataforma e do sector.

No fundo, esta decisão representa parte do trabalho destes sujeitos (um trabalho não remunerado e invisibilizado) e que se aplica tanto no momento de optar por tal percurso em detrimento de outro (inclusive o indicado pela plataforma), mas, acima de tudo, no momento em que tais trabalhadores se encontram sem uma tarefa atribuída, e que, de forma a aumentar os seus rendimentos (dado que ganham unicamente por tarefa), se vêm obrigados a questionar-se sobre qual o percurso e área pretendida de forma a obterem maiores possibilidades de lhes ser atribuída uma nova tarefa. Este questionamento é influenciado por uma diversidade de fatores.

Como refere Rida Qadri (2020), tais sujeitos são obrigados a “compensar” os limites de conhecimento e representação do espaço urbano por parte do algoritmo, mobilizando para tal o seu próprio conhecimento e experiência do espaço urbano. Algo que remete para uma outra

função do trabalhador de plataforma, o qual deve unir: “(...) *duas visões do espaço urbano: a abstrata e a concreta*”⁵ (Qadri, 2020), situação que leva a autora a concluir que, mais do que resolver as complexidades do espaço urbano, as plataformas digitais tendem a recolocar o problema das fricções da sua experiência e apropriação para outra esfera, na qual o trabalhador é obrigado a solucionar os problemas que surgem da própria complexidade urbana e da sua inter-relação crescente com o digital.

Desta forma, as PEDMs dos trabalhadores das plataformas em causa emergem quer das formas de estruturação próprias das plataformas, quer das decisões e estratégias mobilizadas pelos sujeitos. Partindo desta problemática, podemos afirmar que se encontra em falta uma investigação sobre a relação entre as formas de estruturação e governamentalidade algorítmica que surgem a partir das próprias plataformas (bem como das restantes dimensões de análise), e as decisões e estratégias territoriais aplicadas pelos trabalhadores de tais plataformas nas suas práticas e relações. Sendo que, de forma mais esquemática, as PEDM podem ser problematizadas a partir da inter-relação de 3 grandes dimensões, as quais importa explorar em maior detalhe:

- O Território, destacando-se desde os padrões geográficos e de mobilidade às características específicas de cada território (morfológicas, sociais, culturais...).

- As Tecnologias Digitais, destacando-se a problematização relativa às formas de gestão algorítmica que são introduzidas pelas plataformas em questão (Duggan *et al*, 2020). De forma associada, também importa considerar os temas relativos aos dados (extração, uso, ética) ou as lógicas das práticas de consumo digitalmente mediadas.

- A Economia, abordando-se aqui as diversas questões associadas à emergência da *Gig Economy* e da Economia de Plataforma, o eixo consumo-produção enquanto dimensão estruturante destas plataformas, os padrões de localização económica (com destaque para diferenciações territoriais) ou a emergência de formas de *data-driven economy* e de experimentação urbana (Rodrigues *et al*, 2020).

3. Breves apontamentos a partir da auto-etnografia em Lisboa

Considera-se que se encontra por realizar uma análise sistemática não só das PEDMs em si mesmas, mas também da sua apropriação em contextos territoriais específicos – como seria, por exemplo, o caso da AML. Tal estudo obrigaria a uma investigação e análise mais aprofundada daquela que é possível apresentar neste texto. No entanto, partindo da experiência pessoal de um dos autores, a qual se procurará triangular com outras fontes de informação em futuros trabalhos, pretende-se desde já apresentar uma breve aproximação a esse fenómeno e contexto territorial.

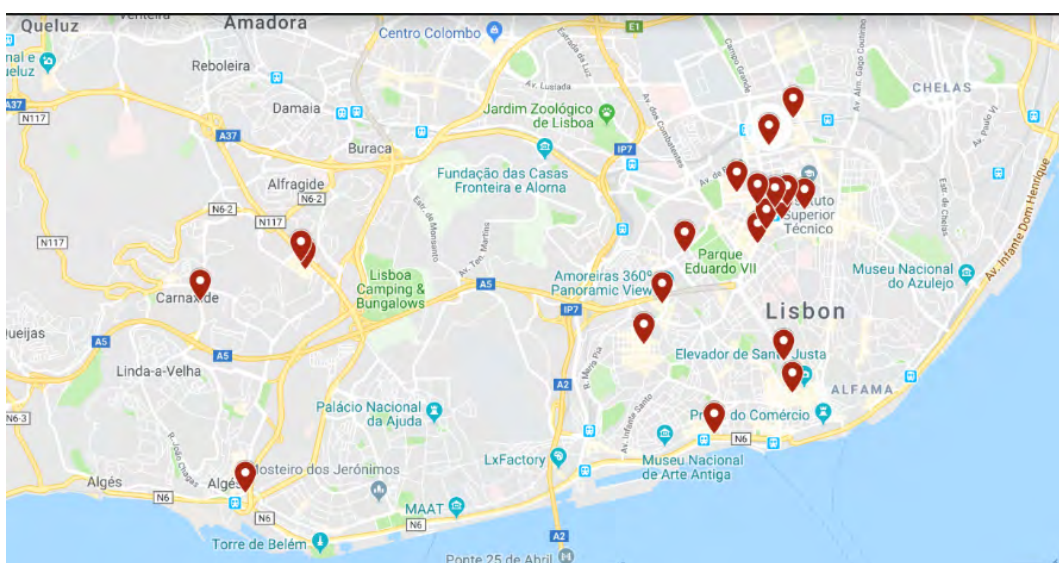
A experiência em causa envolveu, essencialmente, trajetórias e entregas realizadas em Lisboa, geralmente no seu centro. Outro dos limites metodológicos é o facto de tal experiência ter sido feita através do uso da bicicleta, um uso que é não só minoritário, mas que também tende a envolver o percurso de menores distâncias (em geral, não superiores a 5 km entre os pontos de recolha e de entrega). Tais limites procuram ser contrabalançados com dados de outras fontes

5 “(...) two visions of urban space: the abstract and the grounded.”

de informação recolhidos durante tal experiência, como sejam as conversas informais com outros trabalhadores da plataforma.

Tendo como base essa experiência e fontes de informação específicas, foi possível identificar alguns dos principais pontos de entrega e recolha de pedidos – os quais tendiam a corresponder a outros padrões geográficos e socioeconómicos da cidade. Os principais pontos diziam respeito ao eixo Marquês de Pombal – Saldanha – Avenidas Novas, seguidos de Cais do Sodré – Chiado – Príncipe Real, Campo de Ourique, Benfica, Alvalade e Parque das Nações. Como se torna compreensível, trata-se de uma correlação com alguns dos principais espaços de comércio e restauração da cidade, bem como algumas das principais áreas residenciais e económicas – denotando-se que as áreas residenciais, mais associadas aos pontos de entrega, correspondem a uma maior extensão geográfica na cidade; enquanto que os principais pontos de recolha (mais associados às áreas de restauração) encontravam-se mais concentrados em pontos específicos, e geralmente nas áreas mais centrais da cidade. Sendo difícil realizar uma sociografia dos consumidores, é, contudo, possível afirmar que estes não se restringiam ao que se poderia considerar uma “elite/classe alta”.

Figura 1 – Mapa onde se destacavam os principais pontos de pedidos em 2019. Fonte: Glovo.



Partindo desse conhecimento que foi emergindo relativamente à cidade e às dinâmicas da plataforma, foram estabelecidas algumas estratégias de PEDMs durante essa experiência enquanto estafeta. A primeira remetia para a escolha do ponto onde se iniciava o turno (geralmente, na área do Saldanha, onde se tendem a concentrar outros estafetas à espera de pedidos e que corresponde a uma das principais áreas comerciais da cidade). Após esse momento e da atribuição de um dado pedido, a estratégia passava por verificar a trajetória indicada na aplicação (na maioria das situações, antecipando qual poderia ser o melhor percurso numa função entre velocidade e eficiência, considerando o uso da bicicleta e o gasto de energia), bem como a melhor forma de voltar o mais rapidamente possível para uma área onde houvesse maior possibilidade de pedidos. Sabendo que, no caso da Glovo, os pedidos

eram atribuídos seguindo o critério da proximidade ao ponto de recolha, a estratégia consistia na deslocação até à zona mais próxima que, em teoria e face à experiência e conhecimento da plataforma e do sector, pudesse garantir mais pedidos. Sabendo dessa relação entre a atribuição do pedido e a proximidade ao ponto de recolha, a única opção consistia na circulação até outros hipotéticos pontos de recolha, de forma a obter pedidos e uma consequente remuneração pelos mesmos. Esta deslocação correspondia, na verdade, a um trabalho não-renumerado – trabalho não só porque realizado durante o período em que a aplicação se encontrava ligada, mas também porque tal consistia numa espécie de governamentalidade (económica e algorítmica) implementada pela plataforma, de forma a garantir que os seus trabalhadores se dirijam, por si mesmos, para os locais mais apropriados numa relação entre oferta e procura (ainda que, por vezes, se observassem lógicas de conhecimento e distinção territorial por parte de determinados estafetas, com os seus próprios territórios). Esta mobilização e aplicação de conhecimentos, em parte voluntária, não deixa de se traduzir num acréscimo da eficiência e rapidez do próprio serviço e, assim, favorável à própria plataforma.

4. Notas Finais

Com o conceito de PEDMs procura-se compreender e analisar as práticas e estratégias que os trabalhadores de plataformas digitais implementam na sua atividade. Considera-se que a aplicação de tais práticas se dá numa inter-relação e esbatimento das fronteiras entre as esferas digitais e físicas – no caso em concreto, entre o território na sua multidimensionalidade e complexidade, outras dimensões estruturantes, a subjetividade de cada sujeito, e as configurações sociotécnicas e algorítmicas em presença. Esta inter-relação dá-se num contexto de precariedade, tendo por finalidade a otimização do trabalho e a eficiência da plataforma em si mesma – ou seja, verificando a introdução de dimensões de governamentalidade que importam considerar. No entanto, também existem dimensões agenciais e, inclusive, potencialmente subversivas do próprio algoritmo a considerar – as quais merecem um estudo mais pormenorizado.

Além disso, continuam por investigar diversas dimensões do conceito, bem como a forma como as PEDMs são mobilizadas em diversos contextos. Para tal investigação importa não só uma maior revisão teórica e conceptual, mas também uma investigação sobre a aplicação concreta das PEDMs. Partindo do exemplo em análise, poderemos afirmar que se encontra por realizar uma maior compreensão da escala metropolitana deste fenómeno, bem como a comparação com outros contextos territoriais e suas especificidades. Além disso, seria relevante uma maior investigação relativa à geografia e sociologia do consumo nestes sectores, e como tal se associa a transformações em termos de estilos de vida, em termos simbólicos e reputacionais, bem como a transformações socioeconómicas e tecnológicas mais vastas. Em particular, torna-se importante uma maior investigação sobre as economias e urbanismos de plataforma que seja capaz de salientar a especificidade das plataformas em causa.

Outra questão em aberto passa pela forma como a pandemia Covid-19 levou a uma transformação destes sectores, observando-se fenómenos de intensificação (como no caso das entregas, com um aumento do volume de entregas que contrasta com a redução de viagens nas plataformas de *ride-sharing*), de visibilidade (como é o caso da ideia de “trabalhador essencial”), de possível

re-configuração e dualização do mercado de trabalho (visível numa possível tendência de oposição entre trabalhador essencial e trabalhador em teletrabalho, com questões em aberto em termos de precariedade e proteção social), alterações nas práticas de consumo (desde logo, com uma possível maior habituação deste tipo de práticas de consumo que se possa tornar duradoura, com destaque para a *food-delivery*), ou nas alterações de estratégia e oferta de serviços nestes sector.

Referências

- Allegretti, G.; Rodrigues, N.; Secchi, M.; Tomassoni, F. (2020). Report on Lisbon. In *Covid-19 Impact on Platform Economy. A Preliminary Outlook*, -, Bologna, UNIBO: PLUS Project, 13-18
- Attoh, K., Wells, K., & Cullen, D. (2019). “We’re building their data”: Labor, alienation, and idiocy in the smart city. *Environment and Planning D: Society and Space*, 37(6), 1007-1024.
- Cant, C. (2019). *Riding for Deliveroo: resistance in the new economy*. John Wiley & Sons.
- Carvalho, L., & Vale, M. (2019). From participation to startup urbanisation? Re-situating open data in Lisbon. *Inside smart cities: Place, politics and urban innovation*, 211-226.
- Duggan, J., Sherman, U., Carbery, R., & McDonnell, A. (2020). Algorithmic management and app-work in the gig economy: A research agenda for employment relations and HRM. *Human Resource Management Journal*, 30(1), 114-132.
- Fields, D., Bissell, D., & Macrorie, R. (2020). Platform methods: studying platform urbanism outside the black box. *Urban Geography*, 41(3), 462-468.
- Qadri, R. (2020). Delivery Platform Algorithms Don't Work Without Drivers' Deep Local Knowledge. Slate. Available at: <https://slate.com/technology/2020/12/gojek-grab-indonesia-delivery-platforms-algorithms.html>
- Richardson, L. (2020). Platforms, markets, and contingent calculation: The flexible arrangement of the delivered meal. *Antipode*, 52(3), 619-636.
- Rodrigues, N., Vale, M., & Costa, P. (2020). Urban experimentation and smart cities: a Foucauldian and autonomist approach. *Territory, Politics, Governance*, 1-19.
- Rodrigues, N. (2019). Micro-logística, trabalho de estafeta e subjectividade - Uma auto-etnografia enquanto estafeta de uma plataforma de entregas em Lisboa. in *XII Congresso da Geografia Portuguesa*, Guimarães, Portugal. Portugal: Associação Portuguesa de Geógrafos.
- Rodrigues, N, Vale, M. & Costa, P. (2015). Dinâmicas e processos territoriais de inovação: a emergência de sistemas multi-locais. In *Os Valores da Geografia: Atas do X Congresso da Geografia Portuguesa: X Congresso da Geografia Portuguesa* (pp. 542-547). Associação Portuguesa de Geógrafos.
- Stehlin, J., Hodson, M., & McMeekin, A. (2020). Platform mobilities and the production of urban space: Toward a typology of platformization trajectories. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 52(7), 1250-1268.
- Van Doorn, N., Ferrari, F., & Graham, M. (2020). Migration and migrant labour in the gig economy: an intervention. Available at SSRN 3622589.