

# Entre Transições

Retrospetivas – Transversalidades – Perspetivas

Coordenação de Maria Assunção Gato e Pierre Guibentif

**dinamia**  
**'cet** \_ **iscte**



**FCT**  
Fundação  
para a Ciência  
e a Tecnologia

**Titulo:** Entre Transições: Retrospetivas – 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

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

# 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](mailto:nmdrodrigues@gmail.com)

Pedro Costa

Iscte-Instituto Universitário de Lisboa, DINÂMIA'CET-Iscte  
[pedro.costa@iscte-iul.pt](mailto: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 autores<sup>1</sup> enquanto uma forma de auto-etnografia<sup>2</sup>, 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 noutras 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 aspectos do sector, embora com especificidades próprias a cada uma – destacando-se a sua obrigatoriedade no sector *ride-sharing*, com a lei nº 45/2018<sup>3</sup>, 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 imigração<sup>4</sup>, 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).

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

<sup>4</sup> 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-empreendedorismo).

## 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 micrológistica associadas a plataformas como a Amazon ou o Mercadão). 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 desencadearem 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 renumerado 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*”<sup>5</sup> (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 outras 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 fenômeno, 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-ethnografia 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.