

## **A Produção de Mundo Problemas Logísticos e Sítios Críticos**

Andrea Pavoni & Franco Tomassoni  
Introdução

---

### **Problemas**

**Matteo Pasquinelli**

Três Mil Anos de Rituais Algorítmicos: A Emergência da IA a partir da Computação do Espaço

traduzido por Cláudia Figueiredo

**Irene Peano**

A Logística do Genero, o Genero da Logística: subjetividades, biopolítica e extração nas cadeias produtivas

traduzido por Simone Tulumello

**IntoTheBlackBox**

Nas Lutas da Circulação: reprodução, metabolismo e logística

traduzido por Franco Tomassoni

**Hamed Khosravi**

A Arquitetura da Logística

traduzido por José Borges Reis

**Alberto Toscano**

O Espelho da Circulação: Allan Sekula e a imagem logística

traduzido por José Borges Reis

**Ezio Puglia**

Logística da “desmaterialização”

traduzido por Alix Didier Sarrouy

**Nancy Couling & Carola Hein**

Blankness: O Vazio Arquitetónico da Logística energética do Mar do Norte

traduzido por Nuno Rodrigues

**Filippo Bertoni**

Micropaleontologia da logística: descolonizar a tecnoestética logística da natureza

traduzido por José Borges Reis

### **Sítios**

**Margarida Mendes**

O Estuário do Tejo como Espaço Logístico

Joerg Nowak

Lisboa como localização chave para a infraestrutura fronteiriça da União Europeia: o novo papel da Agência Europeia de Segurança Marítima na vigilância das fronteiras  
traduzido por Cláudia Figueiredo

Franco Tomassoni & Giorgio Pirina

Portugal: um laboratório para a Uber

Nuno Rodrigues

Etnografia enquanto estafeta na plataforma Glovo – formas de mediação digital e logística do trabalho

Rita Silva

Habitação, extractivismo financeiro e lutas urbanas em Lisboa

Maria do Mar Gago

Agronomia e Logística. Imperialismo português, hegemonia norte-americana e a coprodução do café angolano (1945-1956)

Bernardo Pinto Cruz & Teresa Furtado

O Plano de Aproveitamento Hidroelétrico do Cunene: Logística de defesa multinível e state-building no sul de Angola (1969-1974)

---

Sandro Mezzadra

Pósfacio

traduzido por Franco Tomassoni

Sociedade

Capitalismo de plataformas apoiado pelos poderes públicos

### **Portugal: um laboratório para a Uber**

**A expansão de plataformas como a Uber, com serviços cada vez mais diversificados, tende a ser analisada do ponto de vista das relações laborais, com os seus vínculos precários e retribuições degradadas, quando não mesmo do da facilitação do quotidiano de quem recorre a estes serviços, ou até do seu embaratecimento. Mas por detrás de tudo isto esconde-se uma realidade sobre a qual importa reflectir: Portugal, e em particular Lisboa, estão a ser o laboratório duma expansão de um capitalismo de plataformas, muito apoiado pelos poderes públicos, e cujas falhas aproveita, reconfigurando a cidade neoliberal debaixo dos nossos olhos.**

**FRANCO TOMASSONI e GIORGIO PIRINA \***

Um olhar geral pela presença da Uber na Europa sugere logo que Lisboa ocupa um lugar especial na estratégia da empresa. Esta cidade tem sido, e continua a ser, o «tubo de ensaio» de muitos serviços vendidos pela empresa, antes de serem exportados para outros países. Mais ainda, Lisboa acolhe o centro tecnológico europeu da Uber, cuja finalidade é a elaboração e experimentação de novas modalidades técnicas e organizativas, e a assistência às operações da empresa em toda a Europa. Para Giovanna D’Esposito, responsável da Uber na Europa Sul-Occidental – região que engloba também Espanha, Itália e Croácia –, Portugal representa um investimento estratégico<sup>[1]</sup>. Isto inscreve-se nos processos de mudança radical que atravessaram a cidade nas duas últimas décadas<sup>[2]</sup>. Por isto, se com os termos *uberização*<sup>[3]</sup> e *capitalismo de plataforma* se entendem as transformações no mercado do trabalho decorrentes da execução de micro-tarefas laborais discretas, separadas e «a pedido» (*on-demand*), inscritas em tipologias contratuais altamente precárias, estas não estão separadas do seu efeito concreto no espaço urbano. Através das plataformas digitais, relacionam-se, operam e vivem neste espaço trabalhadores, clientes, empresas e grandes interesses.

Em Portugal, as principais plataformas de serviço de transporte com viatura são a Uber, a Bolt, a Cabify e a Kapten, às quais se acrescentam as que tratam da «entrega de comida ao domicílio» (*food delivery*), como a Glovo e a UberEats – as principais neste âmbito. Finalmente, existem plataformas de arrendamento de quartos e apartamentos por longa ou curta duração. A plataforma Airbnb é a que tem mais relevância, mas existem outras, que penetram os vários nichos deste mercado.

A característica comum de todas estas plataformas é que os principais activos (*assets*) proprietários são o software de intermediação entre clientes e prestadores de serviço e o software de captação e análise de dados, que descrevem também as duas racionalidades de funcionamento da sua área central de negócios (*core business*). Isto significa a híper-externalização de todos os *assets* necessário pelo fornecimento dos serviços. Por exemplo, os carros registados na Uber, ou as motas e bicicletas utilizadas pela entrega de comida, não pertencem directamente a estas empresas, mas a terceiros, tal como os próprios prestadores de serviço, ou as empresas que lucram com o aluguer destes meios. Esta modalidade de organização empresarial é conhecida pela designação *lean platform*, uma das cinco tipologias individualizadas pelo economista canadiano Nick Srnicek<sup>[4]</sup>. Assim, as grandes empresas que gerem estas plataformas reduzem drasticamente os custos.

A Uber estabeleceu-se em Portugal a partir de 2014 e, desde então, o número de motoristas subiu para mais de 8 mil. Poucos anos depois, já a partir de 2016, começaram as primeiras tensões com as organizações do sector do táxi. O pico foi atingido em 2018, na sequência da aprovação da chamada «Lei da Uber». No centro da controvérsia estava a violação das leis da concorrência operada pela Uber e por empresas similares. As associações de taxistas achavam insuficientes as garantias previstas pela lei. O protesto e a greve duraram duas semanas, e só desmobilizaram após a promessa do governo do Partido Socialista (PS) de que o licenciamento dos motoristas da Uber e plataformas afins iria integrar o pacote de descentramento em discussão na Assembleia da República, delegando esta função nas câmaras municipais, instituições sobre as quais as organizações dos taxistas tem tradicionalmente um poder de condicionamento maior<sup>[5]</sup>. Tensões análogas verificaram-se um pouco por todos os países onde a Uber tentou implantar-se. O governo da Catalunha, por exemplo, depois uma série de greves no sector do táxi durante Janeiro de 2019, aprovou um novo regulamento que prevê restrições à actividade das plataformas digitais. Com a nova lei, os utentes devem reservar o serviço com um pré-aviso mínimo de

15 minutos. Devido a isto, a utilização destas modalidades de transporte caiu, levando a Uber e a Cabify a desinvestir nas operações em Barcelona.

Será oportuno sublinhar que a força multinacional da Uber, um dos pontos mais altos do capitalismo das plataformas, excede as legislações nacionais – cujas instituições agem entre a impreparação perante a novidade e a complacência para com estes interesses –, mas encontra na dimensão local um obstáculo. Ou seja, redefine-se a geografia e a hierarquia clássica entre Estados e poder local, emergindo a incidência multi-escalar desta segunda dimensão, capaz de incidir para além das suas clássicas fronteiras. Isto faz alusão à inexistência de uma adaptação suave e *smooth* do capitalismo de plataforma – muitas vezes apresentado como poder constituinte da desterritorialização –, evidenciando, pelo contrário, a contínua fricção entre este sistema e o lugar específico, tornando irreduzível a singularidade do contexto a uma totalidade genérica. Ainda acerca desta observação, convém dizer que não se verifica a dissipação do Estado nacional, existindo antes uma constante tensão entre o cosmopolitismo de novos sectores do capitalismo, de um lado, e a autoridade política territorial, do outro. Só para citar alguns casos, as sentenças de tribunais em Inglaterra, Dinamarca, Espanha e, mais recentemente, a aprovação da lei «AB5» na Califórnia<sup>[6]</sup> indicam a permanência de uma dimensão de soberania, que encontra na conflitualidade social uma das suas fontes. É, então, ao nível da relação entre estes interesses e as orientações estratégicas dos diferentes países que se deve colocar a questão.

### **A chamada «Lei da Uber»**

O que mudou realmente com a «Lei da Uber»? Em primeiro lugar, formalizou o serviço oferecido por via da plataforma digital, denominando-o TVDE – Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Electrónica, e regulamentou a relação entre três entidades: as plataformas (Operadoras de plataforma electrónica TVDE), as empresas parceiras (Operadoras de TVDE) e os motoristas. Com esta lei, o prestador de serviços pode limitar-se a trabalhar mediante um contrato escrito entre ele e a empresa parceira, remetendo para a normativa presente no Código do Trabalho. Com a lei, o motorista tem a obrigatoriedade de ter a carta de condução há mais de três anos, bem como a de frequentar um curso de formação, prático e teórico, num mínimo de 50 horas, válido durante 5 anos, cujo custo ronda os 300 euros<sup>[7]</sup>. Apesar disso, continua a existir uma grande ambiguidade em relação às

condições de trabalho. Neste aspecto, aliás, assinala-se uma continuidade entre o antes e o depois da aprovação da lei.

Como alguns artigos informam<sup>[8]</sup>, anteriormente à entrada em vigor da lei a carga horária diária não era regulamentada, e facilmente ultrapassava as 12 horas, com um ordenado que não excedia as 800 euros – e que na maioria dos casos se situava bem abaixo deste limiar. Com a nova lei, a carga horária diária passa a ser definida num máximo de 10 horas. Contudo, embora a lei preveja a obrigatoriedade de as plataformas desenvolverem instrumentos para que cada trabalhador não exceda tal limite, o mecanismo sancionatório é ambíguo no seu funcionamento e irrisório no seu montante: a penalidade máxima não ultrapassa os 15 000 euros, e não estão claras as modalidades da sua aplicação. Da mesma forma, a lei fala genericamente de um mínimo de retribuição horária que o prestador de serviços deveria receber, mas este mínimo não está definido, perpetuando a condição de «trabalho à peça».

Em entrevistas a trabalhadores TVDE, feitas a seguir à entrada em vigor da lei, encontrámos uma situação não disforme, nas quais estes relataram cargas de trabalho superiores ao limite de 10 horas e retribuições que, em muitos casos, não excedem o salário mínimo. Na prática, a condição laboral dos motoristas destas plataformas reúne todos os vícios do trabalho autónomo e do trabalho dependente. De um lado, corresponde ao motorista um pagamento pelo serviço que de facto opera por conta de terceiros, que deste serviço retiram lucro; por outro lado, esta retribuição não é regular e o trabalhador não tem direito a férias pagas, a baixas por doença, a assistência de saúde, a um ordenado base e a contratação colectiva.

Este é o resultado de um processo de acumulação histórica, interno ao longo curso traçado pela reorganização das relações produtivas e laborais impostas pelo neoliberalismo. Um processo que mudou a própria forma de integração vertical das grandes empresas multinacionais, muitas das quais passaram a externalizar serviços e segmentos do processo produtivo.

A produção *lean on-demand* explora o espaço digital por via da externalização de tarefas que, no entanto, pertencem ao seu próprio *core business*, organizando directamente um número restrito de trabalhadores. A Uber tem em Portugal cerca de 400 dependentes directos. E, todavia, face a estes 400 trabalhadores, o algoritmo da sua plataforma digital organiza um número maior de prestações laborais. Como vimos, os motoristas da Uber são mais de 8 mil. O rendimento da empresa depende, portanto, do consumo de prestações laborais fornecidas por força de trabalho externa. Qual é, então, a real relação entre a

plataforma e os trabalhadores? Há uma aparente ambiguidade: a plataforma detém as condições da produção, mas não troca directamente trabalho por dinheiro. Esta ambiguidade resolve-se reactualizando, no ciclo produtivo da plataforma, a teoria marxista da mais-valia e a da composição orgânica do capital. O algoritmo torna-se o instrumento que cria uma separação nítida entre o investimento no capital fixo e o investimento no capital variável. A plataforma representa o «mercado», em que as cotas de mais-trabalho são trocadas, antes que o «trabalho necessário» seja executado. Actuando desta forma, a Uber assegura para si própria uma cota fixa (25%) do valor total do serviço prestado pelo motorista ao cliente com o qual entrou em contacto por intermédio da plataforma. Por isto, o investimento no capital fixo (a plataforma digital e o algoritmo) representa o instrumento através do qual a empresa obtém a sua mais-valia, derivada do mais-trabalho dos motoristas (capital variável). Porém, esta mais-valia é obtida sem investimento directo no capital variável, ou seja, sem corresponder a um salário: o custo da reprodução social do trabalhador, do motorista, cabe ao cliente, através do pagamento do serviço.

Estas contradições traduziram-se em mobilizações sociais em diferentes países, como os Estados Unidos, Espanha e Inglaterra, que levaram ao reconhecimento da condição dos operadores destas plataformas como trabalhadores dependentes. A já citada lei californiana, que será debatida também a nível federal, generaliza-o a todos os trabalhadores que prestam serviço por intermédio de plataformas. Estas mobilizações também reivindicaram o aumento das remunerações, demonstrando a importância do conflito social para a obtenção destes direitos. Talvez, sugere-se como hipótese, o modelo português, que institucionaliza mais um intermediário entre o trabalhador e a Uber – a empresa parceira –, dificulte ainda mais a explosão deste conflito. Com efeito, a existência de mais um intermediário cria uma diversificação das condições laborais e divide em parcelas os trabalhadores de empresas diferentes.

#### Mobilidade urbana e expansão deficitária

A Uber não está presente em Portugal apenas com os serviços de transporte de passageiros (denominado Uber X), mas também com outros serviços como o já mencionado UberEats, o UberPool (serviço dedicado ao transporte de passageiros específico para «eventos»), o UberGreen (transporte com opção de carros eléctricos), o UberXL (transportes de um número superior de passageiros em viaturas de maior dimensão), o UberBlack (serviço *premium* que utiliza carros de standards elevados) e o

Jump (serviço de aluguer de bicicletas, que em outras cidades europeias inclui também o aluguer de trotinetas).

Será talvez a multiplicidade da oferta, unida às condições de trabalho, que levaram Giovanna D'Esposito a falar de Portugal como «*um modelo de ouro*», onde existe um mercado com uma «*regulação justa para todos*». Foi por este motivo, sugere a mesma, que Portugal foi escolhido como base para o centro tecnológico da Uber na Europa, e a capital do país como a cidade em que foram experimentados novos serviços da empresa. Por exemplo, o serviço UberGreen foi lançado e experimentado em Lisboa pela primeira vez e o serviço de micro-mobilidade Jump teve Lisboa e Paris como os seus principais laboratórios. Recentemente, Lisboa acolhe também a experimentação europeia do passe mensal para estes serviços de micro-mobilidade.

É difícil não pensar a possível correlação existente entre a escolha de Lisboa para a implantação deste centro e a política de atracção de empresas no sector de Tecnologias da Informação (TI), bem representada pela organização anual da Web Summit. E, de certeza, na equação da estratégia empresarial terão estado presentes factores como o baixo custo do trabalho, associado a níveis elevados de formação, bem como o baixo nível de conflitualidade social. Acrescenta-se a isto um factor de motivação indicado pela mesma empresa, que frisa a boa relação com as autoridades portuguesas, sejam elas instituições centrais ou municipais.

É deste bom diálogo, que evidencia uma proximidade entre público e privado toda ela a investigar e a decifrar, que surgem projectos para Lisboa que Giovanna D'Esposito define como inovadores. O primeiro decorre de uma das racionalidades que governam a lógica do algoritmo Uber: a recolha de macro-dados sobre o trânsito e a mobilidade urbana. Estes são, em qualidade e quantidade, superiores aos que se encontram à disposição das câmaras municipais, podendo desempenhar um papel determinante na planificação e projectação urbana. Desta forma, a Uber promove a formação de parcerias com as instituições autárquicas. Giovanna D'Esposito alude directamente a este propósito referindo-se a Lisboa. Actualmente, contudo, existem poucos exemplos destas parcerias. Na Europa, acordos limitados às trocas de informações foram assinados com as autarquias de Amsterdão, Bruxelas, Leeds, Londres, Manchester, Paris, Estocolmo e West Midlands. Nos Estados Unidos, Cincinatti é o caso mais interessante. Nesta cidade constituiu-se um laboratório de mobilidade urbana, que envolve a Uber directamente na gestão e na planificação. A segunda modalidade, complementar a esta primeira, trata da integração



dos serviços públicos de mobilidade urbana na plataforma. Algo deste tipo já existe em Londres, onde é possível comprar o bilhete e o passe do metro através da aplicação.

Talvez Lisboa possa vir a ser o tubo de ensaio europeu para estes dois processos, em que a entrada na planificação da mobilidade urbana corresponda à integração do transporte público na sua plataforma, o que equivaleria a mais uma modalidade de externalização dos custos, com o público a investir directamente na renovação infra-estrutural e dos meios de mobilidade, e a empresa/plataforma a retirar lucro através da sua gestão. De facto, é possível reconhecer um padrão que é útil explicitar claramente: muitos serviços Uber foram inicialmente experimentados nos Estados Unidos, a seguir foram trazidos para Lisboa para uma fase experimental, e em seguida foram estendidos a outros países.

As tendências que individualizamos inserem-se no longo processo de reconfiguração da cidade em chave neoliberal. Esta expressão descreve a transformação da governação urbana em favor do sector privado. No fulcro desta transformação estão as parcerias público-privadas, através das quais as empresas passam a encabeçar a projectação e definição das políticas públicas e do planeamento urbano. Outro aspecto desta transformação é assinalado pela criação de um ecossistema baseado em parques temáticos, polos museológicos e grandes «eventos»<sup>[9]</sup>. Todas estas tendências são já assinaláveis em Lisboa, cuja própria história (e património cultural) foi posto a render neste circuito, reflectindo-se directamente na revisão do passado colonial da cidade. A acção da Uber está estritamente ligada a esta tendência, elevando o seu patamar. A sua forma de operar é conhecida por *growth-before-profit* (crescimento acima do lucro), que contempla a atracção de fundos de investimentos, para financiar uma expansão deficitária no mercado. No caso concreto, a estratégia é a de diversificar o mais possível os serviços oferecidos (UberX, Jump, etc...), com a finalidade de reduzir o mais possível a concorrência e colmatar as carências derivadas do desinvestimento no sector do transporte público. De facto a uber opera em prejuízo, em prol da captura do mercado. Os lucros imediatos estão subordinados à extensão capilar da empresa em todas as áreas e todos os sectores potencialmente rentáveis, ligados à mobilidade. A sua política de parcerias com as instituições locais e de integração dos vários sectores da mobilidade e micro-mobilidade urbana torna claro o objectivo de consolidação de uma posição monopolista, subsumindo em si todo o sector do transporte público, e a partir daí começar a fazer lucro. É difícil dizer se esta estratégia será cumprida, tal como é difícil determinar que problemas poderão

surgir. Contudo, o rápido desenvolvimento da Uber em Lisboa descreve esta tendência expansiva, que encontra legitimação e tutela por parte das instituições públicas.

### **Conflitualidade social e reconfiguração de poderes**

A dimensão da conflitualidade social resultante das contradições sociais do enraizamento da Uber é, por enquanto, limitada. Todavia, é possível enunciar, mesmo que de forma sintética, alguns problemas. Em primeiro lugar, é possível pensar a expansão da Uber, e do capitalismo das plataformas, enquanto poder. Esta perspectiva não é apenas útil para ler o seu impacto na alteração das relações laborais, mas também para ver os seus efeitos no processo de rearticulação das soberanias nacionais, e da governação do território. Em segundo lugar, assinalamos a relevância da análise localizada destas modalidades de reorganização da economia capitalista que visam a maximização do lucro – com modalidades às vezes não lineares (como o caso do *growth-before-profit*) – para entender a dimensão global (isto é, mundial) do capitalismo. Desta forma, será de repensar a relação entre a soberania centralizada e a governação difusa. Em terceiro lugar, frisamos a superação dos contextos legais nacionais operada pela expansão destas plataformas. O caso português mostra como a lei nacional se adequou à entrada destes interesses, produzindo um quadro normativo que, todavia, tutela a empresa em detrimento das condições de trabalho. Aliás, tutela a empresa exactamente *porque* marginaliza os direitos. Só o conflito social poderá inverter esta tendência. Este, porém, move-se num espaço em que o seu papel na dimensão nacional deverá ser repensado. O que não significa a inexistência da dimensão nacional, antes alude à necessidade de coordenar as mobilizações numa dimensão que exceda as fronteiras nacionais. Em quarto lugar, emerge a centralidade da dimensão local, que questiona directamente as formas em que esta dimensão se relaciona com outros níveis escalares. De facto, a dimensão extranacional desta modalidade de organização capitalista está radicada nas autarquias, representando o terreno imediato no qual se podem reabrir espaços ao conflito social, colocando em primeiro plano a necessidade de repensar o direito à cidade.

\*Investigadores do projecto Horizon 2020 PLUS – Platform Labor in Urban Spaces: fairness, welfare, development.

---

[1] Ver o tratamento do tema no jornal *online* Observador: Ana Pimentel, «Uber quer transportes públicos na app portuguesa. "Portugal é um dos nossos modelos de ouro"», 4 de Julho de 2019, <https://observador.pt>.

[2] André Carmo, Eduardo Ascensão e Ana Estevens (eds.), *A Cidade em Reconstrução: Leituras Críticas, 2008-2018*, Outro Modo, Lisboa, 2018.

[3] Ver Evgeny Morozov, «Resistir à uberização do mundo», *Le Monde diplomatique – edição portuguesa*, Setembro de 2015, disponível em <https://pt.mondediplo.com>.

[4] Nick Srnicek, *Platform Capitalism*, Polity Press, Cambridge / Malden, 2017.

[5] Notícia Lusa, «Táxis: PS propõe passar para autarquias regulamentação do transporte de passageiros», *Público*, 26 de Setembro de 2018, [www.publico.pt](http://www.publico.pt).

[6] Cf. Mark Bergfeld, «Delete Your App», *Jacobin*, 5 de Agosto de 2019, [www.jacobinmag.com](http://www.jacobinmag.com); Alexia Fernández Campbell, «California just passed a landmark law to regulate Uber and Lyft», *Vox*, 18 de Setembro de 2019, [www.vox.pt](http://www.vox.pt); e Kate Conger e Noam Scheiber, «California Bill Makes App-Based Companies Treat Workers as Employees», *The New York Times*, 11 de Setembro de 2019, [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com).

[7] Flávio Nunes, «“Lei da Uber” já está em vigor. Saiba tudo o que vai mudar para plataformas, motoristas e utilizadores», *Eco*, 31 de Outubro de 2018, <https://eco.sapo.pt>.

[8] Cf. ZNM, «A microempresa enquanto trabalho: o motorista da Uber», 15 de Outubro de 2018, *Mapa*, [www.jornalmapa.pt](http://www.jornalmapa.pt); e Sara Otto Coelho, «Excesso de horas, precariedade, baixos salários. A vida dos motoristas da Uber», *Observador*, 2 de Janeiro de 2017.

[9] Para uma leitura geral dos processos de neoliberalização que atingiram a cidade de Lisboa, veja-se Ana Estevens, *A Cidade Neoliberal: Conflito e Arte Em Lisboa e Barcelona*, Deriva / *Le Monde diplomatique – edição portuguesa*, Porto / Lisboa, 2017. Para uma análise da relação destes processo com a especulação imobiliária e o mercado habitacional, veja-se João Seixas, Simone Tulumello e Giovanni Allegretti, «Lisboa em transição profunda e desequilibrada. Habitação, imobiliário e política urbana no sul da Europa e na era digital», *Cadernos Metrópole*, vol. 21, n.º 44, 15 de Abril de 2019, pp. 221–251. Como referência teórica para a leitura destes processo, para uma interpretação da emersão da «gestão pública» (*public management*) e para entender o envolvimento de interesses privados na «boa governação» (*governance*) urbana, veja-se David Harvey, «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism», *Geografiska Annaler.*, Series B, Human Geography, vol. 71, n.º 1, 1989, pp. 3-17.