



USO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO POR EMPRESAS GLOBAIS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS: AS ESTRATÉGIAS DE AÇÃO DA UBER E AS TENSÕES ADVINDAS DAS RESISTÊNCIAS LOCAIS E REGIONAIS¹

FÁBIO TOZI²

Resumo: O artigo apresenta os debates teóricos e as algumas das principais observações empíricas de uma pesquisa em fase inicial sobre empresas de transporte privado de passageiros mediado por aplicativos, especialmente a Uber. Propõe-se debater a estratégia de ação territorial da empresa no Brasil a partir da escolha dos seus lugares de ação e, especialmente, da sua capacidade (técnico-normativa) de regionalizar a sua ação. Assim, apresenta-se um debate entre os limites político-administrativos do território (especialmente o ente municipal) e a região como ferramenta da corporação. Por fim, debate-se os limites concretos das ideias de concorrência e compartilhamento em ramos oligopólicos como esses.

Palavras-chave: Transporte privado e urbanização; informação estratégica; Uber.

Abstract: The article presents some theoretical discussions and the main empirical analyses of an initial survey on private transport companies by mobile application, like, and especially, Uber. It is proposed to discuss the territorial strategy of action of this company in Brazil from the choice of the places (municipalities), services and technologies, and its capacity to regionalize its action. Thus, the political-administrative boundaries (especially in the municipal entity) and the region as a political tool of the corporation are opposed. Finally, we discuss the concrete limits of competition and the sharing economy in such oligopolistic branches.

Key-words: Private transport and urbanization; strategic information; Uber.

1 – INTRODUÇÃO

Entre os agentes contemporâneos que despontam mobilizando novas hegemonias e escala global de ação encontram-se as empresas vinculadas a diferentes ramos das tecnologias da informação. Concretamente, os espaços ao

¹ - Pesquisa financiada pelo Programa Institucional de Auxílio à Pesquisa de Docentes Recém-Contratados ou Recém-Doutorados da UFMG (Pró-Reitoria de Pesquisa - PRPq/UFMG, Edital 01/2017).

² - Professor Adjunto no Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). E-mail de contato: fabio.tozi@gmail.com



redor do planeta são usados por essas empresas na realização de seus processos produtivos ou, como pretende-se debater nessa comunicação, sua reprodução de valor sem base produtiva, baseada na informação estratégica ou como fator produtivo, aí incluídas as empresas de aplicativo de mediação entre motoristas e passageiros para transporte privado em espaços públicos.

Particularmente, a pesquisa dedica-se à empresa estadunidense Uber e sua ação no Brasil, centrada em Belo Horizonte e São Paulo. Espera-se contribuir à compreensão, a partir dessa escolha empírica, da inserção desigual de lugares e regiões brasileiros nos processos de globalização. Tais empresas não possuem veículos próprios ou motoristas contratados, tendo como atividade principal a sua capacidade de colher, produzir, sistematizar e usar informações e realizar mediações, especializando-se na transformação de informações banais sobre o território e os usuários em informações estratégicas.

Para empresas como a Uber, a técnica é a concretude de uma estratégia global, ao mesmo tempo em que para o “motorista-parceiro” ela é um meio de trabalho sobre o qual sua capacidade de ação é mínima. Para os reguladores estatais, ela é um elemento de desestabilização e envelhecimento dos quadros jurídicos. A hipótese de trabalho é que a empresa escolhe os lugares considerando: economias de aglomeração, concentração populacional, renda, congestionamentos e transportes públicos deficitários em qualidade e quantidade (extensão e capilaridade das redes). Teoricamente, a análise da ação territorial da empresa considera: i) o papel central da inovação, P&D e trabalho informacional intensivo; ii) a informação como força produtiva; iii) a produção e circulação de produtos, bens e serviços digitais; iv) o conhecimento apurado e sistemático do território, permitindo a atualização instantânea da ação.

Territorialmente, acompanhando sua ação global - mais de 550 cidades no mundo -, a Uber opera em mais de 30 municípios no país, a partir de uma escolha precisa dos lugares, com adaptação dos serviços oferecidos. Constatam-se, ainda, numerosos conflitos com as legislações municipais que proíbem a atuação da empresa, posteriormente suspensas por medidas judiciais. Igualmente, discute-se uma regionalização da escala da ação corporativa, uma vez que ela extrapola os



limites municipais, graças à performance do aplicativo e do seu algoritmo, ainda que condicionada, todavia, pelos fluxos gerados pela dimensão metropolitana das economias de aglomeração (condição concreta das relações sociais já estabelecidas).

Finalmente, o debate sobre uma possível “economia do compartilhamento” é confrontado às situações concretas da economia política do território, pressupondo cooperação e conflito: a regulação de novas tecnologias e atividades; as tensões entre agentes tradicionais (como taxistas) e novos agentes (empresas e motoristas parceiros); as mudanças na vida coletiva a partir das decisões da empresa; os novos deslocamentos; as influências da empresa na urbanização e direcionamento de fluxos; as relações dissimétricas entre municipalidade e corporação global. Dessa forma, almeja-se revelar as tensões dialéticas a partir dos usos do território, recuperando o sentido político da economia nas respostas lugarizadas que atendem a necessidades de deslocamento que não são supridas pelos concessionários de transporte público, tampouco por empresas de aplicativos, gerando uma nova composição entre espaço, técnica, cultura e mercado.

2 – LIMITES ESTATAIS RÍGIDOS EM FACE DE AÇÕES CORPORATIVAS VERSÁTEIS.

Hardt e Negri (2001 [2000]), chamam a atenção para o papel central que o acúmulo de informações desempenha no que eles denominam de *acumulação primitiva pós-moderna*, que caracterizaria as grandes empresas deste período histórico. Os atuais motoristas, seriam, portanto, os sujeitos que mesmo sem o saber vão a campo em busca de dados concretos sobre as situações reais, afinal, um sistema tão complexo em variáveis não pode ser desenhado apenas com simuladores virtuais e pistas de testes, ambos incapazes de prever a multidimensionalidade de agentes, tempos e acontecimentos do tráfego concreto. Logo, há um debate para além daquele, igualmente fundamental, mas que não é objetivo deste artigo, de novas formas de precarização do trabalho introduzidas por



empresas como a Uber, conforme revelam as análises de Pochmann (2016) e Morozov (2016).

Se considerarmos a caracterização difundida pelas teorias da inovação, este seria o momento em que uma tecnologia já madura convive, por certo período e em certos lugares, com outras tecnologias que propõem substituí-la. Sabe-se, historicamente, que aquela que se tornar hegemônica dará ao seu criador e ao país equivalente uma hegemonia tecnológica em relação aos concorrentes (empresas e países). Há, portanto, uma geopolítica e uma Geografia Política da inovação que nos obriga a estar atentos para um movimento amplo de agentes e ações.

A análise da ação territorial da empresa e as entrevistas até o momento realizadas permitiram sistematizar algumas questões centrais acerca das tensões atuais da geografia das empresas da chamada “economia do compartilhamento”, particularmente na leitura que parte das estruturas de organização dos agentes do mercado a partir dos países centrais do capitalismo, como aquelas produzidas por Rifikin (2014) e Velz (2010). Logo, as empresas que lideram a transição tecnológica na fase atual de reprodução global do capitalismo agem globalmente e atravessam, no caso da federação brasileira, os limites fronteiriços nacionais e estaduais, impondo novos eventos que exigem respostas normativas dos entes municipais.

Nesse sentido, uso e normatização do território em relação a essa atividade econômica já não são, atualmente, coincidentes. Algumas observações iniciais sobre essa disritmia já podem ser ressaltadas: em Belo Horizonte, a Lei nº 10.900 (de 08/01/2016)³, regulamentada em abril do mesmo ano, determina que as empresas de transporte de passageiros que utilizem aplicativos e seus motoristas sejam cadastrados junto à Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans). Exige-se, de fato, que o motorista seja taxista com veículo e placa licenciados pela BHTrans. Logo, a Lei visou proibir o funcionamento da Uber, que somente poderia continuar em atividade se seus motoristas fossem taxistas já cadastrados.

³ - PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Governo. **LEI Nº 10.900**. Belo Horizonte, 08/01/2016.



Entretanto, no mesmo dia em que a Lei é regulamentada pela Prefeitura, a Uber divulga uma nota na qual afirma que continuaria operando no município⁴. Evidentemente, não reconhecer uma lei é uma atitude legítima, entretanto é mais relevante destacar o exercício do poder da empresa em face das decisões municipais, que se apoiou, posteriormente, em liminares judiciais⁵ que autorizaram a sua atuação no território belo-horizontino e mineiro⁶. Nesse sentido, concordamos com Morozov (2016), quando este autor afirma que a expansão global da Uber representa uma diminuição do poder dos entes públicos. Nessa situação, que se replica em outros municípios, como Campinas (SP), debate-se no Brasil o Projeto de Lei (PL) 5587/2016⁷, que visa autorizar os municípios a regulação de atividades de transporte privado de passageiros.

A partir do Esquema 01, propomos uma síntese gráfica de uma situação recorrente nas entrevistas realizadas durante esta pesquisa (especialmente com motoristas parceiros da Uber), que, defendemos mostra os limites do PL proposto. O Esquema apresenta a Região Metropolitana de Belo Horizonte como fato geográfico concreto de um conjunto amplo de relações socioespaciais, centradas em Belo Horizonte. A partir dessa escala de ação, já prioritária à ação nacional da Uber no Brasil, destaca-se uma das rotas mais atrativas à empresa e aos motoristas: os deslocamentos, especialmente matinais, entre a zona Centro-Sul de Belo Horizonte

⁴ - UBER. **Sobre a lei 10.900/2016**, 2016. Disponível em <https://newsroom.uber.com/brazil/sobre-a-lei-10-9002016/>. Acesso em 08/09/2016.

⁵ - PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Comarca de Belo Horizonte. 1ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte. **Mandado de segurança coletivo**. Processo: 5014923-75.2016.8.13.0024, Belo Horizonte, 10 de março de 2016; TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE MINAS GERAIS. 6ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte. **Mandado de segurança**. Processo: 5117005-87.2016.8.13.0024, Belo Horizonte, 12/09/2016.

⁶ - De acordo com a Liminar de 10/03/2016, decidida pelo Juiz Michel Curi e Silva, impetrada pela SUCESU-MG (Sociedade de Usuários de Informática e Telecomunicações de Minas Gerais): "... o serviço de transporte de pessoas oferecido através de aplicativo de dispositivo móvel (aparelhos celulares, *tablets* etc), como por exemplo, o UBER, insere-se na modalidade de contrato particular de transporte, não se confundindo com o serviço público de transporte prestado por taxistas, mediante permissão do poder público" (ref. Proc. 5014923-75.2016.8.13.0024, 1ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias da Comarca de Belo Horizonte). Outra Liminar, de 09/09/2016, de autoria do Juiz Paulo de Tarso Tamburini Souza e impetrada pela Uber junto à 6ª Vara da Fazenda Pública e Autarquias de Belo Horizonte, amplia a decisão para todo o estado de Minas Gerais (ref. Proc. 5117005-87.2016.8.13.0024).

⁷ - O projeto, de autoria do Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), proposto em 15/06/2016, trata do transporte individual e/ou privado remunerado, alterando a Lei 12.587/2012. A Redação Final, de autoria do relator Daniel Coelho (PSDB-PE) foi aprovada em 04/04/2017 e encaminhada para o Senado Federal. Empresas como Uber, Cabify e 99 têm realizado campanhas publicitárias e nas redes sociais via Internet contra o Projeto, sob o lema da "liberdade de escolha".



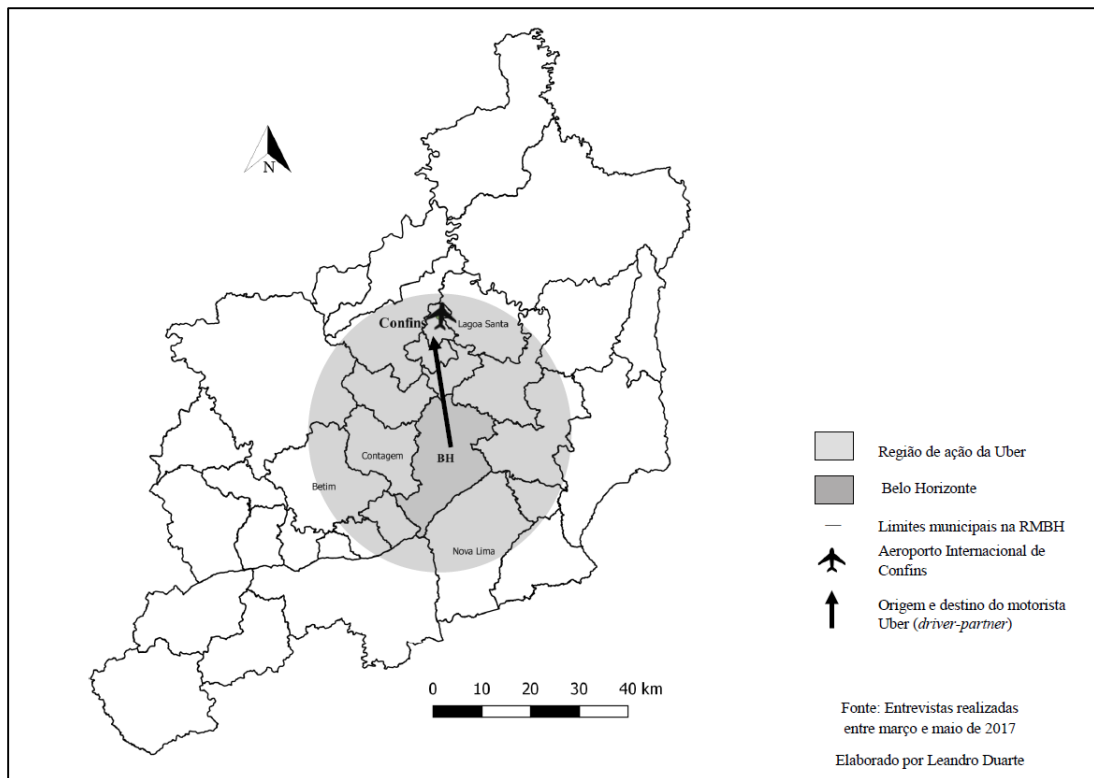
e o Aeroporto Internacional de Confins. Uma vez que a distância é longa, esta viagem custa, ao passageiro, cerca de R\$ 75⁸.

Todavia, ao chegar ao Aeroporto, o motorista, se desejar fazer uma nova viagem, deve entrar em uma “fila virtual” controlada pela empresa. Os relatos sobre essa situação informam que normalmente os motoristas esperam entre 3 e 6 horas para serem chamados, uma vez que há, normalmente, mais de 200 veículos aguardando na “fila”. Além disso, a espera não é sinônimo de que o motorista fará uma viagem longa mais cara e rentável. Outro fato importante é que os locais de espera são proibidos ao estacionamento, o que leva à fiscalização constante, e não possuem condições básicas de infraestrutura, como bebedouros e banheiros, locais para repouso ou alimentação. Nesse contexto, muitos motoristas desistem da longa espera e decidem sair da fila. Nesse momento, a partir de certa distância do Aeroporto, a empresa autoriza a aceitação de novas demandas de viagens. Aqui, a regionalização da ação da Uber como ferramenta corporativa de uso do território se faz apreensível. O motorista, ao receber um chamado, é levado para onde a empresa o direciona, como, rota comum, o município de Lagoa Santa, onde passa o dia atendendo a chamados, até retornar a Belo Horizonte no final da jornada de trabalho.

Recapitulando as informações sistematizadas no Esquema 01, temos: a origem do deslocamento (demanda original) foi Belo Horizonte, o destino inicial foi o Aeroporto em Confins e a área de circulação em Lagoa Santa e outros municípios. Logo, caso o PL 5587/2016 seja aprovado, qual a possibilidade concreta de controle de uma municipalidade sobre a região que a Uber decide como seu suporte de ação?

ESQUEMA 01 – REGIÃO METROPOLITANA BELO HORIZONTE (RMBH): Região de ação da empresa Uber e limites municipais na RMBH (2017).

⁸ - A empresa retém 25% como taxa de mediação. O restante pertence ao motorista, a quem cabem, ainda, todas as despesas relativas à manutenção do veículo. A título comparativo, a viagem em táxi custa aproximadamente R\$ 120.



Pode-se observar que a empresa, a partir de um monitoramento *real time* do território, produz a sua região de ação, que atravessa os limites e fronteiras político-administrativos do espaço na RMBH, mas não sem considera-los como dados condicionantes da sua estratégia. Nessa direção, Ribeiro (2004, p. 202) já destacava que as corporações regionalizam o espaço na “*criação de nichos de mercado e possibilidade de determinação de regras para a organização do trabalho e do consumo*”.

Essa regionalização dinâmica a partir da empresa Uber e similares⁹ se redefine a partir da presença de redes de Internet, sistema GPS e telefones celulares e revela o limite do debate em torno do Projeto de Lei 5587/2016, atualmente no Senado Federal. O principal objetivo do PL é o de atribuir aos municípios (e ao Distrito Federal) a autonomia jurídica para regular (inclusive permitir

⁹ - Embora o Esquema 01 seja baseado em motoristas da Uber, constata-se que outras empresas similares (como Cabify e 99, EasyGo) praticam a mesma ação regionalizadora.



ou proibir) empresas de transporte privado mediado por aplicativos¹⁰. Aqui, observa-se que a forma do território não coincide com o seu uso. Igualmente, a definição de território como espaço da soberania plena dos entes estatais torna-se ineficiente em face da ação territorial de empresas globais de informação. A hegemonia técnica das corporações impede a censura jurídica pelos entes federados municipais. Pode-se dizer, portanto, que tão logo o PL venha a ser sancionado, ele se tornará ineficiente.

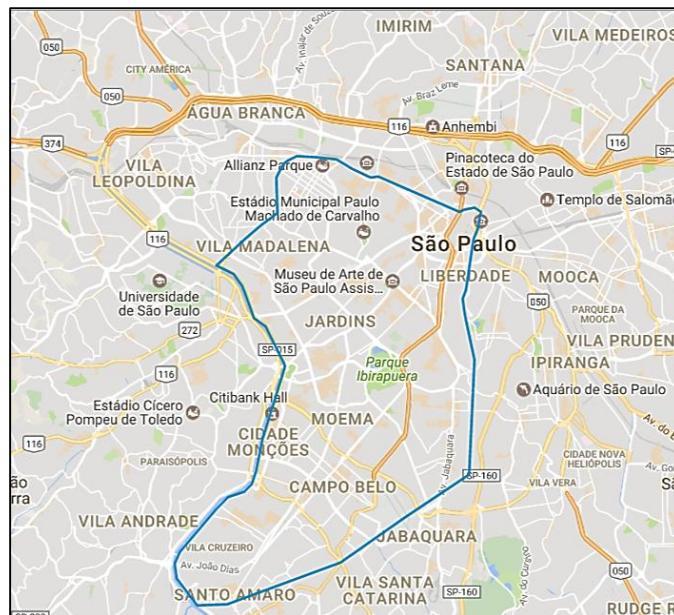
Em relação à política territorial da empresa Uber, outro elemento que se tem observado é a mudança sistemática dos padrões técnicos e organizacionais de funcionamento. Assim, em cada município existe a oferta de serviços distintos. Em São Paulo, a empresa implementou, após o Decreto nº 56981/2016¹¹, um sistema de compartilhamento de veículos (UberPOOL). Para uma área selecionada da cidade, a empresa propõe um preço fixo de R\$ 6 nos deslocamentos em veículos compartilhados, conforme a Imagem 01¹².

IMAGEM 01 – SÃO PAULO: Área de abrangência do serviço UberPOOL (2016).

¹⁰ - O texto encaminhado ao Senado propõe que: “*Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado individual*” (PL 5-587-A, de 2016), inclusive no que tange tributação e exigências quanto à qualificação do motorista e qualidades dos veículos.

¹¹ - SÃO PAULO, Prefeitura Municipal. Decreto nº 56981 de 10/05/2016. **Diário Oficial do Município**. São Paulo, 11 maio 2016. Disponível em: http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=11052016D%20569810000 Acesso em 15/10/2016.

¹² - De acordo com informações da página Internet da empresa, o preço fixo e a área em questão eram por tempo e horários determinados (31/08/2016 a 16/10/2016), revelando que a experiência é uma etapa fundamental do avanço tecnológico da empresa, colhendo informações estratégicas sobre o uso do sistema para aprimorar o seu funcionamento, empirizando a proposta de *reverse salients*, de Carr (2011). Terminado o prazo de experiência, o serviço prosseguiu.



Fonte: Uber. Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/apresentamos-o-preco-fixo-de-r6-no-uberpool/>. Acesso em 29/11/2016.

A área no qual o serviço é oferecido possui como limites o Centro e as zonas Oeste e Sul da cidade, onde se concentram não apenas bairros de alta ocupação e renda, mas, também, as principais linhas e estações do Metrô e trens metropolitanos, bem como linhas e corredores de ônibus. Logo, a empresa cria a oferta de um serviço que replica a lógica de concentração de infraestruturas de transporte na cidade. Essa situação revela empiricamente a impossibilidade de um controle estatal das ações da empresa, incluindo as rotas e mesmo o preço cobrado, menor do que a tarifa paga em uma viagem que incluía a conexão entre ônibus e metrô ou trem.

Também temos encontrados argumentos concretos que negam a ideia de que empresas como Uber e Cabify concorram entre si. Não se encontra comprovação a essa hipótese a partir de uma leitura geográfica: em Belo Horizonte e RMBH, ambas dividem tanto o território quanto os motoristas e seus veículos. Dessa maneira, as políticas territoriais, distintas, acabam sendo complementares. A primeira (Uber) amplia rapidamente sua ação, abarcando o maior número de motoristas e de lugares, tornando-se presente em boa parte da RMBH, enquanto a segunda (Cabify), seleciona tanto lugares para receber chamados quanto motoristas. Um



terceiro nível de seleção diz respeito às formas de pagamento: cartão e dinheiro para a primeira, apenas cartão na segunda. Todavia, como temos defendido, o fenômeno metropolitano se impõe ao conjunto das atividades cotidianas e aos deslocamentos, logo, motoristas e passageiros criam combinações múltiplas.

Empiricamente, observamos que a cobertura restritiva da Cabify impõe aos motoristas viagens em distâncias mais curtas e, em decorrência, remuneração mais baixa. Os motoristas, então, optam por usar o aplicativo da Uber. Ainda, ao terminar uma viagem pela Cabify em uma área onde ela não oferece cobertura ou a demanda é menor que a da Uber, os motoristas optam por desligar a conexão com a Cabify e voltar à Uber. O pagamento em dinheiro é, finalmente, um dado decisivo, uma vez que parcela significativa dos clientes da Uber optam por ele. Como a Cabify não aceita dinheiro em espécie como pagamento, se o motorista não se vincular à Uber ele perde a possibilidade de realizar parte significativa das viagens ao longo do dia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A primeira consideração a ser feita diz respeito à recuperação do sentido da definição de economia: a chamada economia do compartilhamento não objetiva revolucionar o sistema de propriedade e de fluxos de concentração de dinheiro, dois elementos estruturantes da economia de mercado. Da mesma forma, as decisões sobre uma tal “colaboração” não são colaborativas, mas altamente centralizadas. Grandes corporações globais não são entidades financeiramente colaborativas, basta analisar seus valores de mercado e suas taxas crescentes de lucratividade. A chegada da Uber e similares ao território nacional representa a constituição de novos setores econômicos oligopólicos ou monopólicos nos quais a descentralização dos coletores de informações e de dinheiro é acompanhada da re-centralização da produção de normas e da acumulação de capital.

Outro elemento fundamental para a compreensão da relação entre a empresa global Uber e o território nacional reside no fato de que em uma sociedade na qual os proibitivismos motivados pela ilegalidade configuram a regra, a pressão da empresa defendendo sua legitimidade e legalidade merece destaque. Como já discutimos anteriormente (TOZI, 2013), no Brasil ilegalidade e informalidade são



associadas à criminalização da pobreza. Pensemos em um caso concreto: enquanto o motorista Uber é normalmente visto como um “empreendedor”, “alguém que quer trabalhar e tem o direito de fazê-lo” o camelô ou o ambulante tende a ser um criminoso, um ocupante ilegal do espaço público (que ele privatizaria), um sonegador de impostos.

Essa análise não é residual, mas de fundo. A capacidade de convencimento de uma empresa global como a Uber fez com que em poucos meses muitos municípios do país tenham aprovado leis que regulamentam a sua atividade, mesmo que o entendimento jurídico sobre o tema não esteja pacificado. Nos casos em que foi proibida, liminares em instâncias superiores rapidamente autorizaram a empresa, contrariando, portanto, os poderes municipais.

Em relação à urbanização do território, e no que tange aos fluxos e, conseqüentemente, aos congestionamentos, não há justificativas suficientes em favor de empresas como a Uber: a substituição de uma tecnologia, sem a modificação nas formas de deslocamento teria resultados insignificantes. Os problemas de congestionamento não se dão pela possível incapacidade humana de operar máquinas ou ocupar da forma mais ótima os espaços a elas destinadas. A questão se fundamenta, no caso brasileiro, em três elementos centrais:

- i) Os processos de periferização, que impõem deslocamentos causados pelo distanciamento entre locais de trabalho e de moradia;
- ii) A insuficiência (qualitativa e quantitativa) das redes de transporte de diferentes idades em todas as suas configurações e capacidades (ônibus, trens metropolitanos, regionais ou de longas distâncias, ciclovias, sistemas fluviais), o que implica no incentivo ao uso do carro pessoal;
- iii) A tendência à fragmentação socioespacial de atividades, serviços, instituições.

Logo, a proliferação de veículos particulares compartilhados e mesmo a substituição dos modelos atuais, humano-conduzidos, por modelos autômatos não eliminaria os fundamentos geradores do problema.

Outro ponto central são as mudanças nas relações socioespaciais. Para além do tensionamento em relação aos taxistas, a Uber impõe novas normas à vida



coletiva e novos condicionamentos para os deslocamentos, influenciando, ao final, a própria forma de urbanização. Se as concessões dos transportes em comum sempre tiraram do Estado parte do poder organizador do território, a Uber e similares assumem, sem grandes constrangimentos, o funcionamento de transportes híbridos entre a esfera pública e a privada. O número de veículos, de motoristas, de passageiros, a tarifa e os percursos são decisões corporativas distantes de qualquer controle público que já tenha sido instituído.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- CARR, Nicholas. **Reverse salients and technological innovation**, 02/09/2011. Disponível em www.nicholasgcarr.com.
- HÄGERSTRAND, Torsten. **Innovation Diffusion as a Spatial Process**. Chicago: The University of Chicago Press, 1967 [1953].
- HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Império**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2001 [2000].
- MOROZOV, Evgeny. Cheap cab ride? You must have missed Uber's true cost, 2016. **The Guardian**. 03/01/2016. Disponível em: <https://www.theguardian.com/commentisfree/2016/jan/31/cheap-cab-ride-uber-true-cost-google-wealth-taxation>. Acesso em 01/03/2016.
- POCHMANN, Márcio. A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores, 2016. Entrevista a André Antunes. **EPSJV/Fiocruz**. Disponível em: <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>. Acesso em 21/11/2016.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. Regionalização: fato e ferramenta. In: LIMONAD, Ester; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA, Ruy. **Brasil, século XXI – por uma nova regionalização. Agentes, processos, escalas**. São Paulo: CNPq/Max Limonad, 2004.
- RIFKIN, Jeremy. **La nouvelle société du coût marginal zero. L'internet des objets, l'émergence des communaux collaboratifs et l'éclipse du capitalisme**. Paris: Les Liens qui Libèrent, 2014.
- TOZI, Fábio. **Rigidez normativa e flexibilidade tropical. Investigando os objetos técnicos no período da globalização**. Tese (doutorado em Geografia), USP, São Paulo, 2012.
- VELTZ, Pierre. Un nouveau paradigme ? Essai de conclusion à deux voix. In : PARIS, Thomas; VELTZ, Pierre (dir.). **L'économie de la connaissance et ses territoires**. Paris: Hermann, 2010.