



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PORTO NACIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

EVANDRO FROIS DE SOUSA

**A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS MEDIADO POR
APLICATIVOS DIGITAIS EM MARABÁ, PARÁ: CONFLITOS, REGULAÇÕES E
CONSEQUÊNCIAS PARA O TRABALHO, A POLÍTICA E O USO DO TERRITÓRIO NA
CIDADE**

Porto Nacional, TO

2023

EVANDRO FROIS DE SOUSA

**A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS MEDIADO POR
APLICATIVOS DIGITAIS EM MARABÁ, PARÁ: CONFLITOS, REGULACÕES E
CONSEQUÊNCIAS PARA O TRABALHO, A POLÍTICA E O USO DO TERRITÓRIO NA
CIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, *campus* de Porto Nacional, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre.

Linha de pesquisa: Estudos Geo-Territoriais.

Orientadora: Profa. Dra. Kelly C. F. O. Bessa.

Coorientador: Prof. Dr. Atamis Antonio Foschiera.

Porto Nacional, TO

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

- S725g Sousa, Evandro Frois de.
A geografia do transporte privado de passageiros mediado por aplicativos digitais em Marabá, Pará: conflitos, regulações e consequências para o trabalho, a política e o uso do território na cidade. / Evandro Frois de Sousa. – Porto Nacional, TO, 2023.
91 f.
Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de Pós-Graduação (Mestrado) em Geografia, 2023.
Orientadora : Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa
Coorientador: Atamis Antonio Foschiera
1. Geografia do transporte privado de passageiros. 2. Plataformas digitais. 3. Conflitos. 4. Marabá. I. Título

CDD 910

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

EVANDRO FROIS DE SOUSA

**A GEOGRAFIA DO TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS MEDIADO POR
APLICATIVOS DIGITAIS EM MARABÁ, PARÁ: CONFLITOS, REGULACÕES E
CONSEQUÊNCIAS PARA O TRABALHO, A POLÍTICA E O USO DO TERRITÓRIO NA
CIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, *campus* de Porto Nacional. Foi avaliada para obtenção do título de Mestre em Geografia e aprovada em sua forma final pela Banca Examinadora.

Linha de pesquisa: Estudos Geo-Territoriais

Orientadora: Profa. Dra. Kelly C.F. O. Bessa

Coorientador: Prof. Dr. Atamis Antonio Foschiera.

Data de Aprovação: 27/ 09/ 2023.

Banca examinadora:

Orientadora: Profa. Dra. Kelly Bessa (PPGG-UFT)

Coorientador: Prof. Dr. Atamis Antonio Foschiera (PPGG-UFT)

Examinador: Prof. Dr. Eudes André Leopoldo de Souza (PPGPAM-UNIFESSPA)

Examinador: Prof. Dr. Roberto de Souza Santos (PPGG-UFT)

Porto Nacional, TO

2023

Dedico este trabalho a meus pais, irmãos e familiares. A minha esposa Rogeane, a minha filha Luísa, fonte permanente de inspiração e carinho. Aos meus bons amigos. Esta vitória dedico a vocês.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por tudo que tenho e tudo que sou, por cada instante de minha vida, muito obrigado Senhor.

Aos meus pais, Valdeni e Maria Celeste, agradeço pela minha existência, pelo amor e incentivo que me dedicaram ao longo dos anos da minha vida.

Aos meus queridos irmãos, Ernandes, Erivelton e Dávila, por fazerem parte da minha história de vida.

À minha esposa, Rogeane, pelo estímulo e por estar sempre ao meu lado nos momentos mais difíceis e de tensão que vivenciei ao longo desta caminhada. Seu apoio e dedicação indispensável certamente contribuíram para a concepção deste trabalho.

À minha pequena e amável filha, Luísa, que sempre trouxe carinho e leveza nos momentos de dúvidas, angústias e frustrações.

Ao amigo e professor Dr. João Manoel de Vasconcelos Filho, pela seriedade, pelo compromisso e pelos momentos de aprendizado e reflexões vivenciados durante o curso de graduação.

Ao professor coorientador Dr. Atamis Foschiera, meu profundo agradecimento por sua disponibilidade e incentivo que foram fundamentais para a minha entrada na pós-graduação e a construção desta dissertação.

À minha orientadora professora Dra. Kelly Bessa, por quem tenho respeito e admiração, agradeço pela competência, paciência, rigor acadêmico e prestativa orientação. Eternamente grato por todo o apoio que tornou possível a realização deste trabalho.

Aos professores Dr. Eudes André Leopoldo de Souza e Dr. Roberto de Souza Santos, pelas relevantes contribuições na banca de qualificação e na defesa da dissertação, e que de forma decisiva contribuíram para o desenvolvimento deste trabalho com suas sugestões e correções.

E a todos aqueles que contribuíram direta e indiretamente para a construção deste trabalho, quero externalizar o meu mais profundo agradecimento.

A força da alienação vem dessa fragilidade dos indivíduos, quando apenas conseguem identificar o que os separa e não o que os une.

Milton Santos

RESUMO

Ancoradas nos acréscimos da ciência, tecnologia e informação, as empresas-plataforma de transporte privado individual de passageiros, como a Uber e a 99, despontam como vetores globais da modernização, impondo mudanças substantivas nas formas históricas de organização da vida social e dos territórios, incluindo o espaço urbano das metrópoles e demais cidades na escala local. Este trabalho tem como objetivo entender a dinâmica da Geografia do transporte privado de passageiros mediado por aplicativos digitais em Marabá, Pará, considerando as consequências para as esferas do trabalho, da política e do uso do território na cidade. A pesquisa é de cunho qualitativo, baseando-se em pesquisa bibliográfica teórica e empírica, com trabalhos de campo, registros fotográficos e observações do cotidiano dos sujeitos e agentes pesquisados. As análises realizadas permitem considerar que a chegada e o início das operações da Uber acentuaram os conflitos no setor de transporte de passageiros na cidade de Marabá, tanto o transporte realizado por trabalhadores do transporte privado individual como o transporte público coletivo por ônibus, incluindo o poder público. Dessa forma, verificou-se a mobilização dos trabalhadores do transporte privado de passageiros e do poder público local no sentido de impedir ou constranger a entrada da Uber em Marabá. Passados seis anos desde o início das atividades da Uber, é evidenciado o aumento no número de plataformas digitais e aplicativos em operação na cidade, inclusive com a oferta de novos serviços, a exemplo do aplicativo para transporte de passageiros por motos. Embora as empresas como a Uber e similares se autodefinam como plataformas digitais, na realidade são extremamente dependentes do território historicamente construído e do espaço herdado para tornar possível suas operações, acarretando os conflitos. Ademais, observa-se que a banalização da técnica contribui para a criação de políticas públicas em consonância com cooperativas e associações dos trabalhadores do transporte privado individual de passageiros, visando a minimizar os conflitos com o desenvolvimento e a utilização de aplicativos locais administrados pelos próprios trabalhadores do setor.

Palavras-chave: Geografia do transporte privado de passageiros. Plataformas digitais. Trabalhadores. Conflitos. Marabá, PA.

ABSTRACT

Anchored in the additions of science, technology and information, platform companies individual private passenger transport, such as Uber and 99, emerge as global vectors of modernization, imposing substantive changes in the historical forms of organization of social life and territories, including the urban space of metropolises and other cities, on a local scale. This work aims to understand the dynamics of Geography of private passenger transport mediated by digital apps in Marabá, Pará, considering the consequences for the spheres of work, politics and the use of territory in the city. The research is of a qualitative nature, based on bibliographical research theoretical and empirical, with field work, photographic records and observations in daily life of the researched subjects and agents. The analyzes perform allow us to consider that the arrival and the beginning of Uber's operations accentuated conflicts in the passenger transport sector in the city, both transport carried out by private transport Workers individual and collective public transport by bus, including public Power. In this way, there was a mobilization of workers in the private transport of passengers and in the local public power in the sense of preventing or constraining the entry of Uber in Marabá. Six years after the beginning of Uber's activities, the growth in the number of digital platforms and apps operating in the city, including the offer of new services, such as the app for transporting passengers by motorcycle. although companies like Uber and similar define themselves as digitais platforms, actually they are extremely dependent on the historically built territory and the legacy space for make their operations possible, leading to conflicts. Besides, it is observed that the banalization of the technique contributes to the creation of public policies in line with cooperatives and workers' associations of individual private passenger transport, aiming to minimize conflicts with the development and use of local apps managed by the workers in the sector themselves.

Keywords: Geography of private passenger transport. Digital platforms. Workers. Conflicts. Marabá-PA.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Marabá: localização e perímetro urbano.....	14
Figura 2 - Protesto contra criação de serviço por aplicativo em Marabá, 2019	26
Figura 3 - Manifestação dos motoristas da Uber e 99 em frente à CMM, 2021	27
Figura 4 - Manifestação contra a mudança na lei dos aplicativos em Marabá, 2020.....	28
Figura 5 - Mototaxistas arrancam outdoors do Uber Moto em Marabá, 2022.....	32
Figura 6 - Protesto de mototaxista contra a Uber Moto em Marabá, 2023	35
Figura 7 - Anúncio do aplicativo “Mototáxi Marabá” na página da PMM, 2023.....	37
Figura 8 - Expansão da Uber Brasil, 2014 a 2020.....	55

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Marabá: reportagens sobre os conflitos envolvendo trabalhadores do transporte privado de passageiros, 2017-2023 (continua)	22
Quadro 2 - Marabá: números de autorizações e de veículos cadastrados para o exercício do transporte privado e individual de passageiros, jul. 2023.....	29
Quadro 3 - Marabá: aplicativos e/ou plataformas digitais em operação no transporte privado e individual de passageiros, com carros e motos, jul. 2023	29

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMAM	Associação dos Motoristas de Aplicativos de Marabá
ATAXIMAR	Associação dos Taxistas do Município de Marabá
CMM	Câmara Municipal de Marabá
DMTU	Departamento Municipal de Transporte Urbano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PMM	Prefeitura Municipal de Marabá
SINDTAPP	Sindicato de Motoristas de Aplicativos do Estado do Pará
UNIMOTO	União dos Mototaxistas, Motoboys e Motofretes Unidos de Marabá

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
2 AS EMPRESAS-PLATAFORMA DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVOS DIGITAIS EM MARABÁ, PA: A EXPRESSÃO TERRITORIAL DA CRISE DO TRABALHO NO ESPAÇO URBANO.....	18
3 OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS MEDIADOS POR APLICATIVOS EM MARABÁ EM CONTEXTO DE CONFLITO: TRABALHADOR VERSUS TRABALHADOR.....	20
3.1 O início das operações da empresa-plataforma Uber em Marabá e os conflitos locais	21
4 AS REGULAMENTAÇÕES MUNICIPAIS EM MARABÁ: OS LIMITES DOS PODERES LOCAIS E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO.....	41
5 - IMPULSOS GLOBAIS NO ESPAÇO URBANO DE CIDADES MÉDIAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA: DA AÇÃO TERRITORIAL DAS EMPRESAS-PLATAFORMA DE TRANSPORTE POR APLICATIVO DIGITAL AO TERRITÓRIO USADO COMO RESISTÊNCIA EM MARABÁ, PA	51
6 A AÇÃO TERRITORIAL DAS EMPRESAS-PLATAFORMA: CIDADE, TRABALHO E TERRITÓRIO USADO.....	53
7 A REVANCHE DO TERRITÓRIO: AS RESISTÊNCIAS LOCAIS NA CIDADE – AS AÇÕES DOS TRABALHADORES E DO PODER LOCAL	62
8 AJUSTES E ACOMODAÇÕES: AS AÇÕES DAS EMPRESAS, DOS TRABALHADORES, DO PODER PÚBLICO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA O DIREITO À CIDADE	71
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
REFERÊNCIAS.....	82

1 INTRODUÇÃO

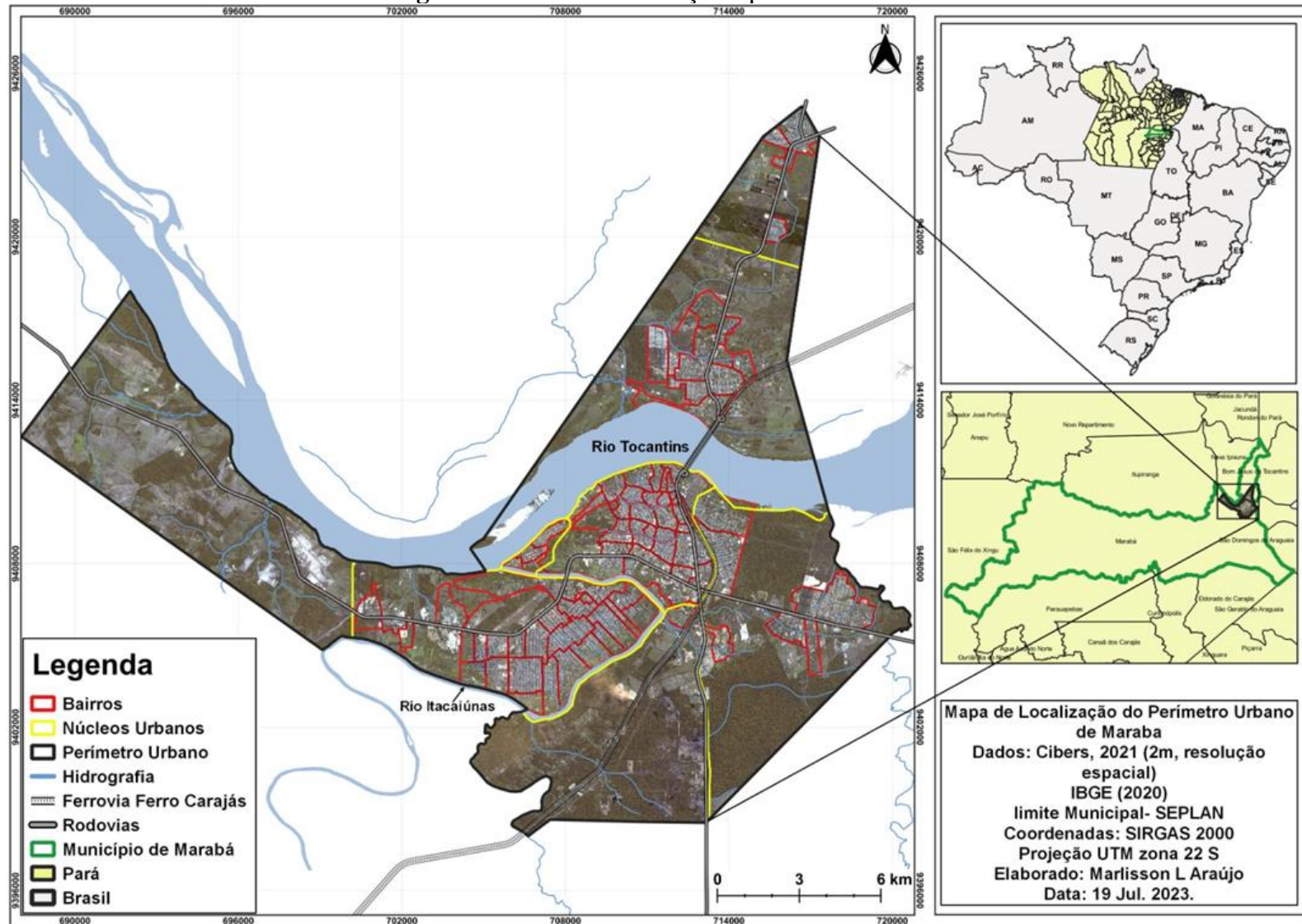
A empresa Uber começou suas operações de serviço privado de transporte de passageiros mediada por aplicativos digitais em Marabá, situada no sudeste do Pará (PA), em 24 de novembro de 2017, quando a cidade contava com 271.594 habitantes (IBGE, 2017) e área de 172,85 km² de perímetro urbano (Figura 1).

O início das operações da Uber em Marabá foi acompanhado por uma série de conflitos, envolvendo, principalmente, os demais trabalhadores do transporte privado de passageiros — táxi, táxi-lotação e mototáxi — que tentaram impedir ou limitar as operações da Uber desde julho de 2017, quando a empresa iniciou o cadastramento dos condutores interessados em ingressar na sua plataforma como motoristas parceiros; e também os agentes reguladores municipais, que detinham o controle desses serviços na cidade via cadastramento dos trabalhadores do transporte privado de passageiros e dos veículos.

Assim, os profissionais que já estavam estabelecidos, com cadastro no órgão público responsável e devidamente amparados pela legislação municipal, passaram a exigir fiscalização dura para aqueles que trabalhavam mediados por aplicativos, pois defendiam que esses se encontravam sem amparo legal, atuando na clandestinidade. Porque não havia legislação específica para o transporte privado de passageiros por aplicativos digitais no município, nem era possível enquadrar essa modalidade na legislação vigente, que permitia a outras categorias desenvolverem seu trabalho legalmente, gerando muitos conflitos no espaço urbano.

Mesmo com a implementação da Lei Municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019 (MARABÁ, 2019b, n. p.), denominada, popularmente, “Lei do Uber/Marabá”, os conflitos persistiram. As constantes alterações na Lei do Uber revelam que a cidade, com relação ao transporte privado de passageiros, tornou-se uma arena composta por interesses diversos e conflitantes, abarcando, principalmente, os trabalhadores e o poder público municipal, e envolvendo as ações das empresas-plataforma que atuam em escala global, responsáveis por desenvolver e operar o moderno aplicativo de uso e exploração do viário urbano na escala local. Em relação ao mundo do trabalho, não faltam manifestações e protestos contrários às ações dessas empresas, sobretudo por parte das categorias que já exploravam o transporte privado de passageiros na cidade.

Figura 1 - Marabá: localização e perímetro urbano



De modo geral, a cidade, na “economia global/informacional” (CASTELLS, 1999) expressa uma complexa divisão social e territorial do trabalho, que envolve formas de cooperação e competição, de complementaridade e interdependência, entre agentes com diferentes graus de organização, tecnologia e capital, escalas de atuação, e com a mediação do poder público. Essa complexa divisão social e territorial do trabalho, por vezes, chega a cidades médias, a exemplo de Marabá, que contava, em 2022, com 266.536 habitantes (IBGE, 2022), gerando um leque de situações que envolvem agentes em diversas escalas. Isso inclui a aproximação de escalas, como no caso da local e da mundial, que resulta em processos conflitantes que envolvem o trabalho e a política, tendo como cenário o espaço urbano.

Nesse contexto, a presente pesquisa tem como objetivo geral entender a dinâmica da Geografia do transporte privado de passageiros mediado por aplicativos digitais em Marabá, PA, considerando as consequências para as esferas do trabalho, da política e do uso do território na cidade.

Dessa forma, busca-se atingir os seguintes objetivos específicos: a) descrever a chegada das empresas de transporte privado de passageiros mediado por aplicativos em Marabá, destacando os conflitos entre os trabalhadores e a mediação do poder público local no sentido de minimizar tais conflitos por meio da formalização, regulamentação e fiscalização desses serviços na cidade, e b) analisar como as novas coalizões trabalho-política-espaço urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder público local, com seus desdobramentos no espaço urbano, pois trabalho precário tem como correspondente espaço precário.

Diante do problema a ser investigado e dos objetivos propostos, é oportuno conhecer os elementos e acontecimentos existentes no objeto a ser estudado, com o intuito de obter maior compreensão de sua dinâmica e, assim, desenvolver a análise qualitativa mais pertinente. Dessa forma, na realização da pesquisa, seguiram-se os seguintes procedimentos: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo com observações e contatos para a obtenção de dados secundários e primários.

O levantamento bibliográfico, composto pelo referencial teórico e empírico necessário para compreender a temática estudada, foi realizado por intermédio de livros, artigos científicos, dissertações, teses, entre outros trabalhos acadêmicos, cujos debates teórico-metodológicos foram sistematizados no sentido de estabelecer um contato direto e reflexivo entre teoria e objeto empírico de investigação.

No levantamento documental, as informações e os dados obtidos representaram uma valiosa fonte de estudo para descrever e analisar a chegada das plataformas de transporte de

passageiros por aplicativo digital em Marabá, bem como os conflitos com outras modalidades de transporte de passageiros já existentes na cidade e com o poder público. O levantamento de dados primários e secundários, por meio de consultas nos bancos de dados digitalizados hospedados nos *sites* oficiais da Prefeitura Municipal de Marabá (PMM), da Câmara Municipal de Marabá (CMM), do Departamento Municipal de Transporte Urbano (DMTU) e de outros órgãos e instituições públicas. Ainda no intuito de obter elementos que contribuíssem para a pesquisa, buscaram-se informações e dados no Sindicato de Motoristas de Aplicativos do Estado do Pará (SINDTAPP), na Associação dos Motoristas de Aplicativos de Marabá (AMAM), na União dos Mototaxistas, Motoboys e Motofretes Unidos de Marabá (UNIMOTO), na Associação dos Taxistas de Lotação do Município de Marabá (ATL - MA), na Associação dos Taxistas do Município de Marabá (ATAXIMAR) e em instituições particulares, portais de notícias e *sites* das empresas responsáveis pelas plataformas digitais e aplicativos e em outras instituições envolvidas nas ações do poder público local, no sentido da formalização e regulamentação desses serviços na cidade.

A pesquisa de campo foi realizada em Marabá, envolvendo os espaços ligados ao nosso estudo, com seus respectivos agentes: motoristas que trabalham com as plataformas digitais e aplicativos, demais motoristas vinculados ao transporte privado de passageiros, representantes dos órgãos públicos e das empresas responsáveis pelas plataformas digitais e aplicativos. Para a coleta de dados, foram utilizadas técnicas de observação, com a realização de registros fotográficos e de contatos diretos com os envolvidos, no intuito de consubstanciar a análise das novas coalizões trabalho, política e espaço urbano, enfatizando os papéis dos trabalhadores e do poder público local.

Os dados coletados ao longo das pesquisas documentais e de campo foram analisados, categorizados e tabulados, constituindo elementos necessários para a sistematização, descrição e análise, que contribuiriam para a construção da redação final da dissertação.

Em vista do exposto, além da introdução e das considerações finais, o presente trabalho está dividido em dois capítulos, organizados na forma de artigos científicos. O primeiro, descreve a chegada das empresas de transporte privado de passageiros mediado por aplicativos digitais em Marabá, destacando os conflitos com outras modalidades de transporte privado de passageiros já existentes na cidade, bem como as ações do poder público local no sentido de minimizar os conflitos por meio da formalização e regulamentação desses serviços na cidade. O segundo analisa como as novas coalizões de trabalho, política e espaço urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder

público local, com a fragilização do espaço urbano diante da difusão das plataformas digitais e dos aplicativos de transporte de passageiros.

2 AS EMPRESAS-PLATAFORMA DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVOS DIGITAIS EM MARABÁ, PA: A EXPRESSÃO TERRITORIAL DA CRISE DO TRABALHO NO ESPAÇO URBANO

Tozi (2020a, p. 497) aponta que, entre os anos de 2016 e 2018, ocorreu uma “interiorização acelerada” do serviço privado de transporte de passageiros mediado por aplicativos digitais no Brasil, especialmente com a empresa-plataforma Uber que, segundo o autor, “[...] se tornou a empresa geograficamente mais dispersa no território”.

A interiorização da Uber, juntamente com outras empresas detentoras de plataformas digitais e aplicativos, a exemplo da 99, foi acompanhada por uma série de conflitos envolvendo, na escala local, os trabalhadores que prestam esses serviços de transporte privado de passageiros e os agentes reguladores municipais, com pouca repercussão para as empresas detentoras das plataformas digitais, especialmente as com atuação na escala global.

Em Marabá, cidade situada no sudeste do Pará (PA), tais conflitos — sobretudo os promovidos por categorias de trabalhadores do transporte privado de passageiros (táxi, mototáxi e táxi-lotação) tentaram impedir ou limitar as operações da Uber desde julho de 2017, quando essa empresa iniciou o cadastramento dos condutores interessados em ingressar na sua plataforma digital como motoristas parceiros. Os trabalhadores do transporte privado de passageiros (táxi, mototáxi e táxi-lotação), que já estavam estabelecidos na cidade por meio de autorização da PMM, de cadastramento no Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Marabá (DMTU), o órgão público responsável pelo serviço de transporte nesse município, e devidamente amparados pela legislação municipal, passaram a exigir fiscalização dura para aqueles que trabalhavam mediados por aplicativos, pois defendiam que esses se encontravam sem amparo legal, atuando na clandestinidade. Isso porque não havia legislação específica que autorizava o transporte de passageiros por aplicativos digitais no município, nem era possível enquadrar essa modalidade na legislação vigente, que permitia a outras categorias desenvolverem seu trabalho de forma legal.

Os motoristas parceiros de plataformas digitais e aplicativos desenvolveram suas atividades laborais sem qualquer regulamentação local até o ano de 2019. Nesse ano, tem-se o encaminhamento do Projeto de Lei nº 21, de 30 de abril de 2019 (MARABÁ, 2019a), que, posteriormente, foi sancionado na forma da Lei Municipal nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019b, n. p), popularmente conhecida como a “Lei do Uber” de Marabá.

Apesar da “Lei do Uber”, os conflitos persistiram e impuseram alterações na legislação sancionada, envolvendo as esferas do poder público executivo e legislativo. As constantes

alterações revelam que a cidade se tornou uma arena composta por interesses diversos e conflitantes entre aqueles que são os trabalhadores do serviço de transporte privado de passageiros, aqui destacados os motoristas de táxi, mototáxi e táxi-lotação, e os trabalhadores uberizados, ou seja, os motoristas parceiros dos serviços mediados por aplicativos. Esses, apesar dos conflitos, aumentaram de forma significativa, pois, até julho de 2023, a cidade contava com 13 aplicativos e/ou plataformas digitais, responsáveis por esses serviços de uso e exploração do viário urbano.

Em maio de 2022, o espaço urbano de Marabá passa a contar com mais um serviço de aplicativo de transporte, com o anúncio, em *outdoors*, que a Uber iria iniciar o novo serviço de transporte por aplicativo exclusivo para motociclistas, popularmente chamado de “Uber moto”. Concomitantemente ao anúncio da Uber, tem-se o aumento das tensões envolvendo os trabalhadores do transporte privado de passageiros, com a deflagração de novas manifestações, embates e reivindicações, promovidas, sobretudo, por mototaxistas contrários à entrada dessa modalidade de transporte na cidade.

Diante do exposto, o presente capítulo, organizado na forma de artigo, tem como objetivo descrever a chegada dos serviços de transporte privado de passageiros mediado por aplicativos digital em Marabá, PA, destacando os conflitos entre os trabalhadores e a mediação do poder público, no sentido de minimizar tais conflitos por meio da formalização, regulamentação e fiscalização desses serviços na cidade.

Os procedimentos metodológicos baseiam-se no levantamento e na análise bibliográfica teórica e empírica sobre a temática abordada, na obtenção de dados secundários e primários por meio de pesquisa documental disponíveis em *sites*, *blogs*, portais de notícias e bancos de dados de órgãos públicos — CMM, PMM e DMTU — e de trabalhos de campo, com observações diretas e registro fotográfico.

Além desta introdução, este artigo conta com duas partes: na primeira, descreve-se o início das operações da empresa-plataforma Uber em Marabá, destacando o contexto de conflitos e resistências no espaço urbano. Na segunda parte, apresentam-se o marco jurídico nacional e as regulamentações municipais em Marabá. E, finalmente, tecem-se as considerações finais.

3 OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS MEDIADOS POR APLICATIVOS EM MARABÁ EM CONTEXTO DE CONFLITO: TRABALHADOR VERSUS TRABALHADOR

A empresa-plataforma Uber surge em 2009, sendo oficialmente fundada em junho de 2010 na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos da América (EUA), tendo como proposta ofertar corridas de carros de luxo por intermédio de aplicativos digitais. No ano de 2013, com o objetivo de baratear os custos das viagens para os usuários, a empresa passa a operar o denominado sistema Uber X, que permite a entrada de terceiros na condição de motorista parceiro, com seus veículos próprios (TOZI, 2020a).

Para dar início às atividades no Brasil, em 15 de maio de 2014, a Uber escolheu estrategicamente a cidade do Rio de Janeiro, “[...] uma das mais internacionalizadas e turísticas do país.” (TOZI, 2020a, p. 494). Naquele momento, a cidade era sede da Copa do Mundo de Futebol, tida como um dos maiores eventos esportivos, tornando-se polo atrativo de inúmeros turistas estrangeiros, muitos desses já habituados com o serviço da plataforma de transporte por aplicativo em seus países de origem (TOZI, 2020a).

De acordo com Tozi (2018, p. 11), as cidades brasileiras onde a Uber disponibiliza os serviços da sua plataforma digital apresentam algumas características consideradas essenciais para se obter maior lucratividade, tais como: “[...] economias de aglomeração, concentração populacional e de renda, congestionamentos e transportes públicos deficitários em qualidade e quantidade [...].” (TOZI, 2018, p. 1). A respeito da entrada da Uber no Brasil, Tozi (2020a, p. 492) afirma que:

O Brasil se torna, a despeito da presença global da empresa, um de seus mercados centrais, apesar de sua presença em dezenas de países. Em 2016, o país já havia se tornado o segundo país mais rentável para a Uber, atrás dos EUA, e as áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo eram as cidades com o maior número de viagens no mundo. Um ano depois, cinco áreas metropolitanas respondiam por cerca de 25% do total de viagens: Los Angeles, Nova Iorque, São Francisco, Londres e São Paulo, revelando que a despeito da flexibilidade informática da sua plataforma, as condições territoriais condicionam os rendimentos diferenciais da empresa.

Entre os anos de 2016 e 2018, como já mencionado, ocorreu uma “interiorização acelerada” desse serviço privado de transporte de passageiros mediado por aplicativos digitais no Brasil, especialmente com a Uber, que passa a atuar em cidade médias, a exemplo de Marabá.

Nesta cidade, em julho de 2017, tal empresa iniciou o cadastro dos interessados em ingressar na sua plataforma digital como motoristas parceiros por meio virtual, ou seja, por contato *online*. A informação do cadastramento dos motoristas foi acompanhada de uma série de reações contrárias à inserção do serviço de transporte de passageiros mediado por aplicativo na cidade, sobretudo por aqueles trabalhadores dos serviços de táxi, mototáxi e táxi-lotação. Esses já atuavam no transporte de passageiros e enxergavam o moderno serviço digital como uma concorrência desleal e sem qualquer aparato de legalidade, o que deu início a conflitos entre os trabalhadores, na esfera local, e, conseqüentemente, com a empresa-plataforma, que atua em escala global.

3.1 O início das operações da empresa-plataforma Uber em Marabá e os conflitos locais

Como já mencionado, desde julho de 2017, quando a empresa Uber, percussora do transporte por meio de aplicativo em Marabá, começou a cadastrar os condutores interessados em ingressar na sua plataforma como motoristas parceiros, passam a ocorrer manifestações contrárias na tentativa de limitar ou impedir que as plataformas digitais efetivassem suas atividades na cidade.

Dentre as resistências mais atuantes contra as ações da Uber, estavam os trabalhadores vinculados ao transporte privado de passageiros (táxi, táxi-lotação e mototáxi) que tentaram obstaculizar na escala local as ações de tal empresa global.

Desde a semana passada, a Uber vem realizando o cadastramento de condutores interessados em se tornar parceiros da empresa na cidade de Marabá. No entanto, isso tem desagradado a outras categorias do transporte urbano, como taxistas, mototaxistas e taxi lotação. A principal reclamação é sobre a regularização dos condutores Uber, que não seguiriam as mesmas regras dos demais profissionais que atuam na área (VIEGAS; ROCHA, 2017, n. p.).

Importa observar que, antes de o serviço completar uma semana em operação, na cidade, os motoristas parceiros tiveram seus veículos apreendidos pelos agentes do DMTU. Os trabalhadores por aplicativos foram acusados de transporte clandestino de passageiros. Essas ações levantaram suspeitas de uma “possível armação” orquestrada entre as categorias de transporte privado de passageiros já existentes na cidade e os agentes do DMTU, conforme o trecho a seguir, do jornal *Correio de Carajás*, que destaca:

Os motoristas de Uber que entraram em contato com a Redação nesta manhã acusam os profissionais ligados às cooperativas de terem se articulado com agentes do DMTU

para montarem uma ‘casinha’ contra aqueles que atendem pelo aplicativo. Conforme eles, que pediram para não ter a identidade divulgada, com medo de represálias, os próprios taxistas estão chamando os carros da Uber para o ponto em que está havendo a fiscalização de trânsito. (MARSHALL; POMPEU, 2017, n. p.).

Nota-se, portanto, que a chegada do transporte de passageiros por aplicativo da Uber gerou conflitos com os trabalhadores vinculados aos serviços de transporte privado de passageiros já instalados em Marabá, sobretudo pela concorrência direta, e com os agentes do poder público municipal, que atuam em favor dos motoristas regularizados no município, ou seja, daqueles sob seu conhecimento e controle, em prejuízo daqueles não regularizados, inclusive pela ausência de regulamentação específica para o trabalho por aplicativo e nas plataformas digitais. A relação conflituosa envolvendo os agentes que operam o transporte de passageiros em Marabá foi reportada desde o início das operações da empresa Uber na cidade, sendo acompanhada pela mídia local e regional (Quadro 1).

Quadro 1 - Marabá: reportagens sobre os conflitos envolvendo trabalhadores do transporte privado de passageiros, 2017-2023 (continua)

Jornal/Portal	Data	Manchete
Correio de Carajás	13/09/2017	Fogo cruzado marca audiência do transporte de passageiros
ZE DUDU	14/09/2017	Em Marabá, Audiência Pública dos Transportes mirou táxis-lotação, táxis de outras cidades e o terrível Uber
Correio de Carajás	30/11/2017	DMTU apreende carros da Uber e serviço não completa uma semana
Correio de Carajás	06/12/2017	Taxistas querem ajuda da prefeitura para frear Uber
Correio de Carajás	12/12/2017	Audiência pública debate Uber em Marabá
Correio de Carajás	07/05/2018	Juiz determina que Marabá deixe os motoristas de Uber em paz
Correio de Carajás	04/12/2018	Em Marabá: após primeiro ano de conflito, Uber se consolida em Marabá
Correio de Carajás	21/03/2019	Polêmica entre taxistas e motoristas de aplicativo se acentua Marabá
Correio de Carajás	27/03/2019	Tensão entre motoristas de aplicativo e taxista vai parar na Câmara
Correio de Carajás	06/06/2019	Lei do Uber poder retirar mais de 400 motoristas das ruas
Correio de Carajás	25/06/2019	Taxistas e mototaxistas pressionam vereadores a limitarem transporte por aplicativo
Correio de Carajás	29/06/2019	Motoristas por aplicativo organizam manifestação na próxima segunda-feira
Correio de Carajás	29/06/2019	Enquete: Internautas são contra “Lei do Uber” em Marabá
Correio de Carajás	29/06/2019	Treta entre mototaxistas e Urbano Mab vai parar na delegacia
Correio de Carajás	22/08/2019	Agente do DMTU tenta arrancar motorista de veículo; veja o vídeo
Debate Carajás	15/01/2020	Lei Municipal pode prejudicar centenas de trabalhadores
Correio de Carajás	16/01/2020	Motoristas de aplicativo se reúnem após nova lei em Marabá
Debate Carajás	17/01/2020	Câmara publica nota de esclarecimento sobre “Lei do Uber”
Correio de Carajás	28/01/2020	Mototaxistas fazem manifestação contra aplicativo em Marabá
Correio de Carajás	01/02/2020	Transporte por aplicativo: Impasse perdura e motoristas querem reverter pontos da lei
Correio de Carajás	27/10/2020	Lei Marabaense dos aplicativos será votada nesta terça
Correio de Carajás	12/02/2021	Viatura do DMTU é depredada por motorista de transporte clandestino
Correio de Carajás	15/02/2021	DMTU dá ultimato para donos de transporte por App em Marabá
Correio de Carajás	03/03/2021	Motorista que usar Uber e 99 em Marabá terá carro apreendido
	09/03/2021	Mototaxistas estão em pé de guerra nos bairros periféricos de Marabá
Correio de Carajás	15/03/2021	Oito veículos de “clandestinos” vão parar no pátio do DMTU
Debate Carajás	17/03/2021	Motoristas travam ponte em manifestação contra Uber e 99
Correio de Carajás	20/04/2021	Na CMM, motoristas de Uber e 99 cobram solução para poder trabalhar

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Quadro 1 - Marabá: reportagens sobre os conflitos envolvendo trabalhadores do transporte privado de passageiros, 2017-2023 (conclusão)

Jornal/Portal	Data	Manchete
Correio de Carajás	09/03/2021	
Correio de Carajás		
Correio de Carajás		
Correio de Carajás		
Correio de Carajás	22/04/2021	Representantes de mototáxi e lotação se reúnem com prefeito Tião Miranda
Correio de Carajás	22/04/2021	Taxistas e mototaxistas tentam frear mudança na lei dos aplicativos em Marabá
Debate Carajás	23/04/2021	Vandalismo marca protesto contra 'Uber' e '99' em Marabá
Correio de Carajás	07/05/2021	DMTU esclarece suposta "casinha" feita por agente de trânsito
Debate Carajás	15/12/2021	Ex-vereador incita manifestação na Ponte do Tocantins, em Marabá
Correio de Carajás	18/01/2022	Clandestinos e agentes do DMTU se estapeiam e videos viralizam
Correio de Carajás	12/05/2022	Mototaxistas arrancam outdoors do Uber Moto em Marabá
Correio de Carajás	25/05/2022	Transporte por moto com aplicativo é ilegal em Marabá, diz DMTU
Correio de Carajás	08/07/2022	Moto por aplicativo: Mototaxistas denunciam motociclista ao DMTU
O Liberal	24/10/2022	Motociclistas de aplicativo de Marabá denunciam ameaças: 'perseguido nas ruas'
Correio de Carajás	02/02/2023	Mototaxistas protestam na Câmara e no Fórum contra aplicativo de transporte em Marabá
Correio de Carajás	02/03/2023	Mototaxistas e motociclistas por aplicativo têm embate silencioso na Câmara de Marabá
Correio de Carajás	06/03/2023	Em segundo protesto, mototaxistas lotam porta do Fórum de Marabá
ZE DUDU	07/03/2023	Indignados, mototaxistas assistem ao avanço do Uber Moto em Marabá

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

O transporte de passageiros na cidade de Marabá, tanto o realizado por trabalhadores do transporte privado individual como o transporte público coletivo por ônibus, muitas vezes esteve envolvido em conflitos, seja entre o poder público e os usuários, seja entre as diferentes modalidades oferecidas.

Vale ressaltar que os trabalhadores vinculados aos serviços de mototáxi e táxi-lotação em Marabá começaram suas atividades na informalidade, sendo, no primeiro momento, coibidos pelo poder público municipal de exercer as suas atividades laborais. Em meados da década de 1990, iniciaram-se as atividades associadas aos primeiros grupos de mototaxistas e, em 2008, surgiu o taxi-lotação como outra modalidade de transporte privado de passageiros na cidade. Esses, oferecendo o serviço de transporte por meio de automóveis, ainda que atuando na informalidade, procuravam seguir o mesmo itinerário do transporte público coletivo por ônibus, o que também gerou conflito.

Com a chegada do transporte de passageiros por meio das plataformas digitais, tem-se o acirramento dos conflitos na cidade, especialmente entre os trabalhadores, ou seja, são conflitos que envolvem, sobretudo, os trabalhadores do transporte privado de passageiros que possuem autorização do poder público municipal para exercer suas atividades laborais e aqueles trabalhadores que não possuem.

Em setembro de 2017, foi realizada, na CMM, uma audiência pública para discutir o transporte privado de passageiros. O objetivo era ouvir as reclamações dos trabalhadores que estavam se sentindo prejudicados por possíveis irregularidades praticadas por operadores do “[...] táxi-lotação, táxi de outras cidades e a possibilidade de barrar a chegada do temível Uber.” (GOMES, 2017, n. p.). O portal *Correio de Carajás*, dentre os pontos mais polêmicos ocorridos na audiência, noticiou os conflitos:

Durou mais de quatro horas a audiência pública que a Câmara Municipal promoveu nesta quarta-feira, dia 13 de setembro, para discutir o transporte de passageiros em Marabá. Bate-bocas e posicionamentos conflitantes não faltaram ao evento, que foi conduzido pelo vereador Edinaldo Machado, tendo ao seu lado o colega Nonato Dourado. Representantes de várias entidades ligadas ao táxi convencional, lotação, transporte coletivo, cooperativas de vans e da Prefeitura de Marabá estiveram presentes.

Dorimar Gomes Soares, presidente da Transglobo, apresentou aos participantes da audiência os temas que seriam debatidos [...].

Segundo ele, o transporte táxi-lotação está fazendo papel de táxi convencional, não obedece à legislação, que por sua vez restringe o horário de trabalho deste segmento. Ele também criticou o anúncio de que o Uber esteja se movimentando para implantar o serviço em Marabá e afirmou que caso isso ocorra, ele será maléfico para o município e não contribui para o sistema de transporte. “O Uber trabalha com locação de veículo e cadastra qualquer pessoa que queira trabalhar. [...] Eles vão concorrer com serviço de transporte de passageiros, mas como fica a segurança dos passageiros, que não saberão se vão chegar ao destino?”

João Batista da Silva, [...] também falou do Uber e disse que em várias cidades da Europa o sistema faliu o serviço de táxi e agora está cobrando valores absurdos. “Nós, da Rádio Táxi, investimentos recentemente mais de R\$ 1 milhão para renovação da frota e implantamos um aplicativo parecido com o Uber. Se eles (Uber) vêm cobrar a metade do preço, vão quebrar o sistema existente e depois vão cobrar o quanto quiserem. Por favor, não legalizem o Uber em Marabá”, clamou.

João Martins, representante da rede de transporte coletivo de Marabá, disse que as empresas estão passando por momento difícil, com recuperação judicial. Lembrou que quando chegaram ao município já havia táxi-lotação, considerando-a “uma atividade predatória a todo o sistema de transporte”. O táxi lotação não é táxi, não é coletivo. Não tem razão de existir”, alfinetou, avaliando que ele apenas retira uma fatia do faturamento das empresas (POMPEU, 2017, n. p.).

Com a introdução dos serviços da Uber, o cenário já marcado por conflitos torna-se mais conflituoso. A CMM realizou, no dia 26 de março de 2019, “[...] uma reunião com representantes do Poder Executivo, motoristas que fazem transporte de passageiros na cidade por meio de aplicativos, além de táxi, táxi-lotação e mototáxi.” (POMPEU, 2019, n. p.). Seu principal objetivo era atenuar os constantes embates envolvendo taxistas e os trabalhadores uberizados. O jornal *Correio de Carajás* (2019, n. p.) noticiou o evento como: “[...] tensão entre motoristas de aplicativo e taxistas vai parar na Câmara.”

Presidida pelo vereador Nonato Dourado, a reunião contou com a participação do secretário municipal de Segurança Institucional, Jair Barata; diretor do DMTU, Jocenilson Silva; os vereadores Gilson Dias e Ilker Moraes; procuradora adjunta do

município de Marabá, Quitéria Sá dos Santos; representantes dos condutores que utilizam aplicativo, Márcio Arrais e Jáder Santos; e do presidente do Sindicato dos Taxistas, João Batista da Silva.

As quatro bandeiras de motoristas de aplicativo que existem atualmente em Marabá são Uber, 99, Mabway e Urbano Norte.

Márcio Arrais, representante das três primeiras categorias citadas acima, disse que o principal objetivo dos condutores que utilizam aplicativo, atualmente, é discutir a segurança e melhorias em geral para a classe [...].

Jader Santos, representante da Urbano Norte, disse que a classe está se organizando e que espera que a lei que regulamenta o serviço possa ser aprovada o mais rápido possível [...]. “Temos um barril de pólvora e a qualquer momento pode haver algo de grave, de um conflito entre os motoristas de aplicativo e taxistas”, exemplificou.

A procuradora Quitéria dos Santos explicou que a lei para regular o serviço de transporte por que veículos que usam aplicativo está sendo formulada e há uma minuta que foi encaminhada para Secretaria de Segurança para, posteriormente, abrir o debate com a categoria [...].

O secretário de Segurança, Jair Barata, observou que a responsabilidade é grande de propor lei para tratar de transporte por meio de aplicativo, tendo como base a Lei 13.640, da Presidência da República, a qual deixa a cargo do município legislar sobre o assunto [...].

Jocnilson Silva, diretor do DMTU, pediu para que os condutores trabalhem unicamente pelo aplicativo até que a lei seja regulamentada, para não terem constrangimento e sofrerem sanções legais.

João Batista da Silva, presidente do Sindicato dos Taxistas, disse que seu desejo era que aplicativo não existisse. “Mas nasceu a criança, ficou jovem e está crescendo de forma desordenada. Chegou ao ponto de alguns extrapolarem o direito deles e aí começa o conflito”, reclamou [...].

O vereador Gilson Dias disse que ninguém é contra transporte por meio de aplicativo em Marabá, mas que o item segurança está pautando todos os grupos. “Se os trabalhadores não se unirem, vai ficar difícil. É preciso evitar confronto nas ruas e para isso é preciso bom senso” [...].

O vereador Ilker Moraes reconheceu que o transporte por meio de aplicativo não tem volta [...].

O vereador Nonato Dourado sugeriu a criação de uma cooperativa dos condutores por aplicativo para dar garantia de atuação como categoria [...]. (POMPEU, 2019, n. p.).

Harvey (2014, p. 47) assevera que “[...] vivemos cada vez mais em cidades divididas, fragmentadas e propensas a conflitos.”, como pode ser constatado com os frequentes embates entre os diversos agentes envolvidos na dinâmica do transporte privado de passageiros em Marabá. Ademais, o cenário que já era tenso ficou mais belicoso com a disponibilidade de transporte por intermédio da plataforma digital Uber e similares no espaço urbano de Marabá. Como pode ser observado nas Figuras 2, 3 e 4.

Dentre esses conflitos, está a mobilização de mototaxistas (Figura 2) que, em 29 de julho de 2019, diante da informação repassada em grupos via *WhatsApp* afirmando que a empresa Urbano Norte estaria cadastrando no seu aplicativo, 500 trabalhadores interessados em ingressar no serviço de transporte de passageiros com motocicletas em Marabá, popularmente chamado de “Uber moto”. O protesto dos mototaxistas contra a Urbano Norte teve como objetivo pressionar a empresa para que desistisse da implementação de tal serviço na cidade. No entanto, de acordo com o representante da empresa, o aplicativo da Urbano Norte não seria

direcionado para o transporte de passageiros com motocicletas, como estava sendo divulgado pelas redes sociais, sobretudo nos grupos dos mototaxistas. Nesse contexto, o novo aplicativo era destinado para atender o serviço na “[...] área de transporte de documentos e pequenas cargas, chamado de *moto express*.” (PORTAL DEBATE, 2019, n. p.).

Figura 2 - Protesto contra criação de serviço por aplicativo em Marabá, 2019



Fonte: Portal Debate Carajás, 2019.

Com a aprovação e sanção da Lei do Uber/Marabá em 2019, ficou definido que para regulamentar as plataformas digitais e os aplicativos na cidade, as empresas responsáveis por tais serviços deveriam realizar o cadastramento no DMTU, procedimento que foi negligenciado pelas empresas globais, Uber e 99, sendo que as penalidades previstas na referida lei, tais como, multas e retenção dos veículos foram direcionadas para os motoristas parceiros que faziam o uso dos aplicativos das respectivas empresas para trabalhar. Diante dessa realidade, em 20 de abril de 2021, os motoristas que trabalhavam com os aplicativos da Uber e 99 se concentraram na CMM (Figura 3) cobrando solução para trabalhar e exigindo mudanças no texto da referida lei, pois, no entendimento desses trabalhadores, “[...] não deveriam ser criados entraves para a realização do trabalho da Uber e 99 em Marabá” (MANGAS, 2021, n. p).

Figura 3 - Manifestação dos motoristas da Uber e 99 em frente à CMM, 2021



Fonte: Carajás Notícias, 2021.

A mobilização dos motoristas dos aplicativos da Uber e 99 para mudanças na Lei do Uber/Marabá, no sentido de flexibilizar as atividades das plataformas digitais e aplicativos irregulares na cidade, motivou, no dia 22 de abril de 2021, o alinhamento e a manifestação dos taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação. Estes, insatisfeitos com a possibilidades de mudanças na regulamentação do transporte por aplicativos, reuniram-se em frente a CMM e saíram em carreata pelas vias da cidade seguindo até a Secretaria de Municipal de Viação e Obras Públicas (SEVOP) (Figura 4) na perspectiva de um encontro com o prefeito de Marabá, pois essa manifestação tinha como “[...] objetivo de pressionar as autoridades públicas do Legislativo e Executivo” para que não facilitasse a vida dos motoristas dos aplicativos da Uber e 99 na cidade (BANDEIRA, 2021, n. p.).

Figura 4 - Manifestação contra a mudança na lei dos aplicativos em Marabá, 2020



Fonte: Correio de Carajás, 2021.

Nesse cenário conflituoso, o transporte privado de passageiros em Marabá reflete as contradições e possibilidades de inserção no mercado de trabalho em um ambiente extremamente adverso para a “classe-que-vive-do-trabalho” (ANTUNES, 2018), estejam esses trabalhadores vinculados aos serviços de táxi, táxi-lotação e mototáxi ou às plataformas digitais, regulamentados ou não pelo poder público municipal. Nas palavras de Antunes:

[...] a classe trabalhadora, em sentido amplo, incorpora a totalidade daqueles/as que vendem sua força de trabalho em troca de salário [...]. Incorpora também o proletariado precarizado, fabril e de serviços, part time, que caracteriza pelo vínculo de trabalho temporário, pelo trabalho precarizado, em expansão na totalidade do mundo do capital. [...] a classe trabalhadora, portanto é composta – e isso é decisivo hoje – da totalidade dos trabalhadores assalariados, em todas as suas distintas modalidades de inserção no mundo do trabalho, incluindo aqueles subempregados, na informalidade e desempregados (ANTUNES, 2018, p. 95).

Em Marabá, de acordo com dados repassados pelo DMTU (2021), a atividade vinculada ao transporte privado e individual de passageiros, em que o acesso do usuário ao meio de transporte pode acontecer a qualquer momento no viário urbano (MARABÁ, 2019b), contava com 995 autorizações concedidas em 2021. Estas, distribuídas em quatro modalidades – mototáxi, táxi convencional, táxi aeroporto e táxi-lotação – que utilizavam uma frota de 956 veículos. Em nova pesquisa realizada em julho de 2023, foi informado pelo DMTU que o número de autorizações concedidas passou para 1.194, com a inclusão de 200 condutores

auxiliares no serviço de mototáxi, contando com 972 veículos utilizados nessas operações, incluindo carros e motos (Quadro 2).

Quadro 2 - Marabá: números de autorizações e de veículos cadastrados para o exercício do transporte privado e individual de passageiros, jul. 2023

Modalidade de transporte	Quantidade de autorizações	Quantidade de veículos
Mototáxi ¹	900	700
Táxi convencional	191	169
Táxi aeroporto	25	25
Táxi-lotação	78	78
Total	1.194	972

Fonte: DMTU, 2023. ¹ No serviço de mototáxi, consta com 700 autorizações concedidas aos proprietários, com os seus veículos, e 200 autorizações concedidas aos condutores auxiliares, que não registram veículos próprios, pois cumprem a função de cobrir o período de folga dos proprietários (DMTU, 2023).

No tocante à exploração do transporte de passageiros por aplicativos em Marabá, ressalta-se que essa modalidade não ficou restrita apenas às grandes empresas globais do setor, Uber e 99, que iniciaram as atividades em 2017 e 2018. De acordo com informações repassadas pelo DMTU, em julho de 2023, a cidade contava com treze aplicativos e/ou plataformas digitais operando na cidade. Desses, apenas quatro com cadastrados regulares no DMTU, sendo três no transporte por carros (Losamo, Somos 12, Alfcara) e um no transporte com motos (Mototáxi Marabá)¹; restando nove sem cadastros no DMTU, sendo seis no transporte por carros (Uber, 99, Urbano Norte, Bora 94, In Driver e Bibi Mob) e três no transporte com motos (Uber moto, 99 moto e Bibi moto) (Quadro 3).

Quadro 3 - Marabá: aplicativos e/ou plataformas digitais em operação no transporte privado e individual de passageiros, com carros e motos, jul.2023

Início das atividades	Plataforma digital e/ou aplicativo	Cidade ou país de origem	Situação cadastral no DMTU	Nº de veículos
2017	Uber	São Francisco	Irregular	Não informado
2018	99	China	Irregular	Não informado
2018	Urbano Norte	Porto Velho	Regular	Não informado
2020	Bora 94	Marabá	Irregular	Não informado
2020	Losamo	Marabá	Regular	41
2021	In Driver	Rússia	Irregular	Não informado
2022	Bibi	Marabá	Irregular	Não informado
2022	Uber moto	São Francisco	Irregular	Não informado
2022	99 moto	China	Irregular	Não informado
2022	Somos 12	Marabá	Regular	Não informado
2023	Bibi moto	Marabá	Irregular	Não informado
2023	Alfa Car	São Paulo	Regular	Não informado
2023	Mototáxi Marabá	Marabá	Regular	Não informado

Fonte: Trabalho de campo, jul. 2023.

¹ De acordo com a UNIMOTO, até meados de julho de 2023, dos 900 mototaxistas (proprietários e auxiliares) aptos para utilizar o aplicativo Mototáxi Marabá, apenas 460 haviam aderido a essa tecnologia digital.

Diante das informações apresentadas, cabe destacar a espacialidade complexa das empresas detentoras das plataformas e aplicativos que operam no espaço urbano de Marabá (Quadro 3), pois os serviços foram iniciados pelas empresas globais, Uber e 99, mas, no período atual, são ofertados por empresas locais e de outros estados brasileiros. Dessa forma, tem-se no transporte privado de passageiros por aplicativos de Marabá a conformação das inter-relações entre escalas da cidade, da região, do nacional (do Estado territorial) e internacional (globalização).

É possível depreender a partir das informações solicitadas ao respectivo DMTU, em julho de 2023, que o poder público municipal não detém o controle dos dados referentes ao quantitativo de motoristas e ao número de veículos que estão trabalhando na modalidade de transporte mediado pelas plataformas digitais e aplicativos na cidade. Assim, deixa-se esse cabedal de informações a cargo das empresas de tecnologia digital que, estrategicamente, utilizam esses dados como fator produtivo e que são utilizados constantemente para aprimorar os algoritmos que comandam as plataformas digitais (TOZI, 2020b).

Dessas empresas detentoras dos aplicativos, apenas a Losamo informa o número de veículos cadastrados. As demais empresas não disponibilizam essa informação. Ressalta-se que a mesma tecnologia que torna esse tipo de serviço possível, no espaço urbano, não é utilizada para a transparência das informações, gerando, também, dificuldades para a organização dos trabalhadores e para o poder público.

As empresas detentoras dos aplicativos alegam que “[...] são empresas de tecnologias digitais”, cujo objetivo é fazer “[...] a intermediação de atividades nas quais trabalhadores/as oferecem serviços de forma autônoma.” (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p. 32). Na perspectiva da Uber, “[...] os motoristas não são empregados, nem prestam serviço à empresa” (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p. 31); são contratantes dos serviços de intermediação do aplicativo, ou seja, os motoristas parceiros são considerados clientes e, como os próprios usuários, são consumidores das tecnologias digitais oferecidas pelas empresas-plataforma.

Filgueiras e Antunes (2020, p. 29) pontuam que “[...] a negação do assalariamento é elemento central da estratégia empresarial” para transferir os riscos e ônus na efetivação da atividade laboral para o trabalhador uberizado. Essa mesma dinâmica também é adotada pelas empresas que possuem aplicativos locais, a exemplo da Bora 94, que, assim como as demais, organiza o seu vínculo com o trabalhador sob a égide da nova morfologia do trabalho,² além de

² A nova morfologia do trabalho é proveniente da intensificação de novos mecanismos de exploração do trabalhador, alicerçada na combinação entre o avanço tecnológico com as distintas formas de flexibilização e a

promover ações de precarização similares às que são praticadas pelas grandes plataformas globais, como a Uber e a 99. Independentemente do poder financeiro e da capacidade de expansão territorial dessas empresas, o trabalhador é submetido a atividades cada vez mais flexíveis, “[...] sem jornadas pré-determinadas, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa.” (ANTUNES, 2018, p. 38).

De acordo com Antunes (2018, p. 39), “[...] é desse modo que o capitalismo informacional e digital vem aprimorando sua engenharia da dominação.” O autor enfatiza que o mundo do trabalho digital e flexível, além de aprofundar a precarização do trabalhador, apresenta como consequência negativa o incentivo ao trabalho isolado, individualizado, sem sociabilidade, desprovido do convívio social e coletivo e sem representação sindical.

Em contrapartida, entretanto, o trabalho se tornou mais desregulamentado, mais informalizado, mais intensificado, gerando uma dissociabilidade destrutiva no espaço de trabalho que procura dilapidar *todos os laços de solidariedade e de ação coletiva*, individualizando as relações de trabalho em todos os espaços onde essa pragmática for possível (ANTUNES, 2018, p. 109).

Para Antunes (2018, p. 93), a classe trabalhadora na atualidade “[...] é mais ampla, heterogênea, complexa e fragmentada.” Dessa forma, o espaço urbano de Marabá vai materializar as contradições do mundo do trabalho na escala local a partir de conflitos, tensões e reivindicações advindas das categorias de trabalhadores que exploram o transporte privado de passageiros na cidade (taxistas, motoristas de táxi-lotação, motoristas uberizados, mototaxistas e motociclistas uberizados).³

Importa observar que, conforme aumenta o número de empresas com aplicativos ativos na cidade de Marabá, ocorre, paralelamente, a escalada de conflitos e pressão política desses agentes junto ao poder municipal, com o Executivo e o Legislativo promovendo inúmeras audiências e reuniões com o intuito de apaziguar os ânimos entre as categorias de trabalhadores que exploram o transporte privado de passageiros na cidade.

Conforme a Uber e similares ampliam o rol de serviços das suas plataformas, disponibilizando aplicativos voltados para transporte privado de passageiros (carro e moto) e de entregas, entre outros, ocorrem, simultaneamente, focos de resistências contra essas atividades, aprofundando conflitos, tensões e reivindicações que envolvem, principalmente, os trabalhadores e o poder público. Nesse cenário, o poder público municipal não consegue

informalização da força de trabalho, tornando-se um traço distintivo do capitalismo brasileiro no período atual (ANTUNES, 2018).

³ Nesse trabalho, adota-se a expressão “motociclista uberizado” para designar o trabalhador que utiliza o aplicativo da Uber moto ou similares para exercer a sua atividade laboral.

impedir ou limitar as ações das empresas detentoras dos aplicativos na cidade. Vale ressaltar que transcorrido o processo de aprovação e alterações na lei do Uber/Marabá em favor das plataformas digitais, foi possível incorporar o transporte por aplicativo com automóveis na cidade, uma vez que o serviço já estava sendo amplamente utilizado, contando com o apoio dos usuários e a pressão dos trabalhadores uberizados.

Como a inserção no espaço urbano de novos produtos tecnológicos e inovações é uma constante, a Uber anunciou, em maio de 2022, em *outdoors* espalhados pela cidade de Marabá, que iria dar início ao novo aplicativo de transporte de passageiros com o uso de motos, popularmente chamado de “Uber moto”. Tal anúncio provocou reação imediata na categoria dos mototaxistas. Alguns trabalhadores mais exaltados destruíram os *outdoors* com as propagandas do novo aplicativo da Uber (Figura 5). Além dessas ações, um “[...] representante da associação de mototaxistas de Marabá (que pediu para não ser identificado), [...] que tão logo soube das propagandas espalhadas pela cidade, se dirigiu à delegacia para registrar boletim de ocorrência contra a instalação dos outdoors.” No entendimento da categoria dos mototaxistas, a “[...] lei de mobilidade urbana proíbe que passageiros sejam transportados por veículos de duas ou três rodas, que tenham sido solicitados via aplicativo de transporte.” (ARAÚJO; EVANGELISTA, 2022, n. p.).

Figura 5 - Mototaxistas arrancam *outdoors* do Uber Moto em Marabá, 2022



Fonte: Correio de Carajás, 2022.

Diante das manifestações ocorridas após os anúncios de que em breve a cidade de Marabá passaria a contar com o serviço do Moto Uber, a rádio Correio de Marabá promoveu, no dia 24 de maio de 2022, um encontro para debater sobre a legalidade dos serviços de transporte de passageiros por moto ser mediado pelo aplicativo, no caso o Moto Uber. O evento contou com as participações do diretor de transportes do DMTU, de um vereador e um representante da UNIMOTO.

O diretor Jocenilson abriu a roda de conversa esclarecendo para a sociedade marabaense a importância do transporte regulamentado pelo município [...].

A lei que prevê o transporte por aplicativo de carros não abarca o de motos. Só contempla a categoria de automóveis pela Lei municipal 17.374 de 18 de novembro de 2009 que, regulamenta o exercício da atividade profissional do transporte de passageiros denominado mototaxista. Ele elucida que com tal lei vigente, existe a autonomia de fiscalizar. [...]

Entende-se que essa modalidade tem que partir de uma lei federal para que se regulamente tal serviço no município. Dificilmente, uma lei do tipo será instituída, porque já há o modal regulamentado e os 700 profissionais cadastrados se mostra suficiente para atender toda a população [...].

O vereador Coronel Araújo se diz preocupado com a possibilidade de se ter mototaxistas de aplicativo porque existe uma lei municipal que regulamentou a lei federal [...].

Ele esclarece que em Marabá, devido a lei já existente para se ter a concessão de mototaxista, é necessário preencher uma série de requisitos e, somente o município pode autorizar esse tipo de transporte, como curso de pilotagem defensiva, treinamento básico em primeiros socorros, curso de relações humanas, apresentar certidão de antecedentes criminais, e passar por uma vistoria periódica feita pelo DMTU.

A pretensa nova modalidade de uber moto não corresponde a nenhum requisito citado [...].

Representando da visão dos mototaxistas cadastrados em Marabá, Frede Pereira relata que recentemente a categoria passou por uma vistoria onde se é exigido o padrão da moto, equipamentos de segurança, colete e capacetes enumerados, além de toda a documentação já dita. “Nós da categoria vemos essa atual conjuntura com preocupação porque o mototáxi é um dos transportes mais organizados de Marabá, que atende de forma responsável e com qualidade os cidadãos. [...]

“Esse é 4º corporação que tenta cair de paraquedas em Marabá. Agradeço a lei federal e municipal que respalda nossa categoria. Nos recusamos a dividir nossa renda com alguém que não se dedica debaixo de sol assim como nós. Tem profissionais que trabalham 14 horas por dia, logo é uma covardia tentar tirar nosso dinheiro suado que sustenta várias famílias.” [...]

Segundo Fabiano Reis, coordenador de transportes do DMTU [...]. “A união editou a lei 13.640, e no artigo 11 A ela complementou dizendo que competia privativamente aos municípios regulamentar e fiscalizar dentro da realidade daquele transporte que já estava na norma, e nela, ela diz que a categoria mínima pro indivíduo se legalizar como aplicativo teria que ser a categoria B, por essa razão se extrapola a ideia de ter a motocicleta por aplicativo, até porque se trata de lógica” explica ele (ARAÚJO, 2022, n. p.).

Por conseguinte, a iniciativa da Uber foi acompanhada por outras empresas, como no caso da 99, que já ofertava o mesmo tipo de serviço na cidade, contribuindo para o aumento do

número de motociclistas uberizados em Marabá.⁴ Nesse caso, com o entendimento de outras categorias de que esse tipo de atividade é ilegal, bem como representa uma concorrência desleal, tem-se no espaço urbano o acirramento das tensões com relatos de tentativas de intimidação, ameaças e até agressões praticadas por mototaxistas. Diante dessa realidade, “[...] o que surgiu como uma oportunidade, agora, é motivo de insegurança para dezenas de trabalhadores que optaram por oferecer seus serviços de transporte de passageiros por aplicativos nas ruas de Marabá.” (MARQUIORO, 2022, n. p.). Como relatado a seguir:

A gente está sendo perseguido na rua. Quando a gente desembarca um passageiro, eles vêm até a gente para seguir. Inclusive, hoje mesmo, eu estava levando minha esposa para o trabalho e um carro totalmente diferente encostou perto de mim e começou a proferir palavras contra a minha pessoa. Eu não reconheci a pessoa, mas eu fiquei bastante assustado e com a incerteza de não saber se vou voltar para casa, para minha família”, contou um motociclista por aplicativo que preferiu não se identificar.

De acordo com ele, as tentativas de intimidação têm se tornado cada vez mais graves e frequentes. E o medo é sair de casa para trabalhar e ser agredido em via pública. “Vários mototaxistas já ameaçaram incendiar nossos veículos, disseram que vão pegar a gente pela rua, que é para gente ter cuidado [...]”.

Ainda segundo ele, já há boletins de ocorrência registrados na 21ª Seccional Urbana de Polícia Civil relatando os fatos. (MARQUIORO, 2022, n. p.).

Diante dessa realidade conflituosa e na tentativa de barrar a Uber moto, centenas de mototaxistas realizaram uma mobilização pública, tomando as ruas de Marabá durante a manhã da quinta-feira, 2 de fevereiro de 2023 (Figura 6). “A concentração aconteceu no núcleo Cidade Nova, em frente ao aeroporto, e seguiu até a frente do prédio da PMM (na Nova Marabá), realizando paradas estratégicas em frente à Câmara Municipal e ao Fórum.” O protesto desses trabalhadores ocorre depois de “[...] uma liminar ser concedida pelo Juízo da 3ª Vara Cível de Marabá.” (ARAÚJO, 2023, n. p.), permitindo a circulação do Uber moto sem fiscalização por parte do município, isto é, dos agentes do DMTU.

⁴ Dados repassados à justiça local pela Procuradoria Geral do Município de Marabá (PROGEM) estima que, atualmente, há mais de 500 motoqueiros trabalhando com os aplicativos da Uber e 99 na cidade de Marabá (ZÉ DUDU, 2023).

Figura 6 - Protesto de mototaxistas contra a Uber Moto em Marabá, 2023



Fonte: Correio de Carajás, 2023.

Dados os acontecimentos, e com a atividade dos motociclistas uberizados sendo assegurada por liminar concedida pela justiça, o presidente da CMM afirmou que o impasse entre os trabalhadores e a Uber deveria ser resolvido pela justiça. Ainda de acordo com o presidente da CMM, “[...] não há o que fazer, neste momento, nem a Câmara e nem o município. Qualquer decisão da justiça tem que ser acatada” (ARAÚJO, 2023, n. p.). A constatação do presidente da CMM de que nada poderia ser feito para impedir que o aplicativo da Uber continuasse sendo utilizado na cidade mostra que essa empresa procura agir “[...] nas fragilidades das legislações e estruturas locais” (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1.910).

Na manhã desta quinta-feira, 2, cerca de 500 mototaxistas se reuniram por volta de 9h30, em frente a Câmara Municipal de Marabá (CMM), no núcleo Cidade Nova, para pedir uma reunião com o presidente do legislativo. A categoria reivindica uma fiscalização redobrada do “Moto Uber”. O pedido é para que o meio de transporte seja tirado das ruas de Marabá, pois prejudica o serviço dos mototaxistas. Além disso, eles ameaçam paralisar as atividades e fechar a rodovia duas vezes por semana, uma medida que pretende forçar as autoridades a tomarem as providências exigidas. Em resposta ao pedido, o presidente da CMM aceitou receber uma comissão em seu gabinete, mas a classe negou, pois o interesse era de que fosse realizada no meio da Rodovia Transamazônica. Persistentes, após a mobilização em frente à Câmara, eles seguiram adiante até o Fórum Juiz José Elias Monteiro Lopes (bairro Amapá), dirigindo cobranças às autoridades de justiça (ARAÚJO, 2023, n. p.).

Embora os mototaxistas estivessem contando com apoio do poder Legislativo e do Executivo, que, por intermédio da Procuradoria Geral do Município de Marabá (PROGEM), “[...] entrou com recurso junto ao Tribunal de Justiça, com Agravo de Instrumento, [...] mostrando que a lei federal, a lei municipal [...]” (ZÉ DUDU, 2023, n. p), não legitima a

atividade do aplicativo de transporte de passageiros para motos. Logo, a atividade da Uber moto não encontra respaldo na legislação que regulamentou e autorizou o transporte por aplicativos com o uso de carros. Nesse sentido, embora o serviço de mototáxi esteja autorizado para operar em todo perímetro urbano de Marabá, no interior de alguns bairros periféricos da cidade foi verificado que o transporte com motos e sem regulamentação (transporte clandestino) era o único meio disponível para os moradores se locomoverem pela cidade. Mediante ao exposto, esses trabalhadores encontram nos aplicativos da Uber moto e similares, e à revelia do regramento local, a possibilidade de inserção ao mercado de trabalho como motociclistas uberizados.

Diante dessa realidade, a categoria dos mototaxistas passou a exigir do poder público municipal, caso o serviço do Uber moto fosse legalizado, que a modalidade estivesse condicionada ao mesmo regramento que autorizou o serviço de mototáxi, incluindo o pagamento de impostos, a manutenção e vistoria anual dos veículos.

Há mais de dois meses, os mototaxistas de Marabá têm travado uma batalha que começou nas ruas da cidade, com abordagens polêmicas aos concorrentes ubermotos. O confronto parou na Justiça, onde os mototaxistas perderam na comarca local e até mesmo um agravo de instrumento junto ao Tribunal de Justiça do Estado, que ficou do lado dos recém-chegados condutores por aplicativo. Mesmo com o Executivo e Legislativo de Marabá ao seu lado, os cerca de 900 mototaxistas reclamam do que chamam de concorrência desleal, com preços de corridas bem abaixo dos praticados pela plataforma Uber Moto (ZÉ DUDU, 2023, n. p.).

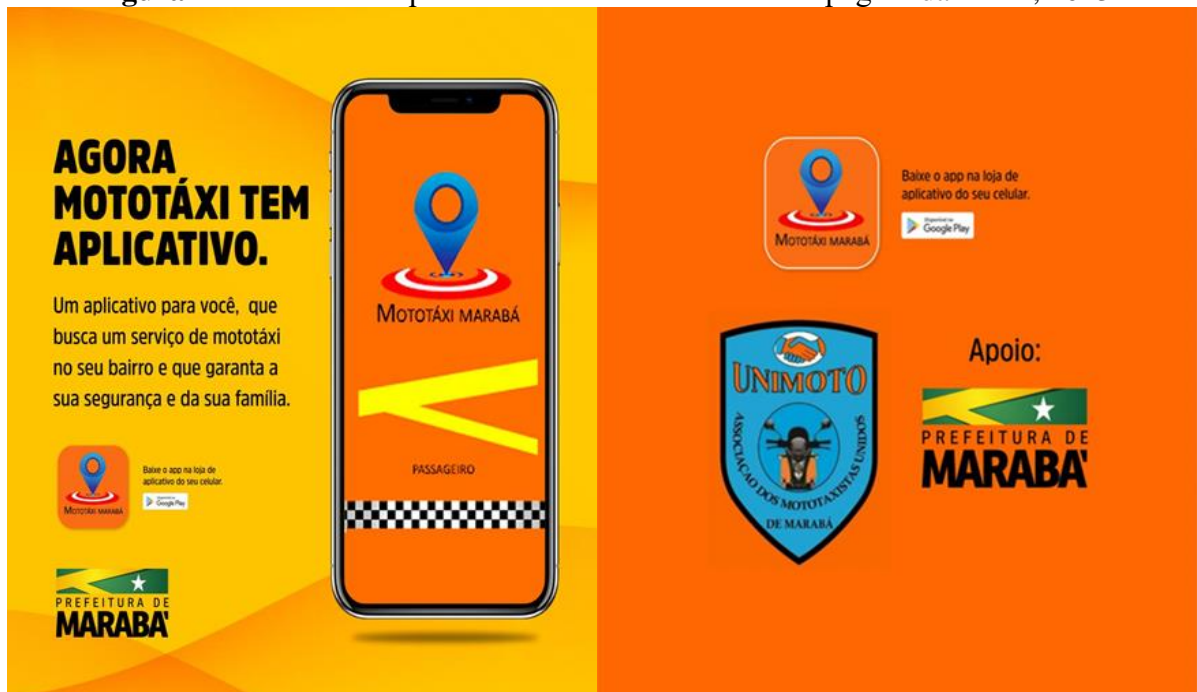
Enquanto buscava impedir a continuidade das operações da Uber moto por via judicial, representantes da UNIMOTO anunciaram, na mídia local, no dia 3 de março de 2023, que a categoria estava lançando o aplicativo de transporte “Mototáxi Marabá”. Tal iniciativa contou com apoio do PMM que reportou na sua página oficial a seguinte chamada: “Transporte: Mototaxistas lançam aplicativo de chamadas para corridas em Marabá” (ALVES, 2023, n. p).

A Associação dos Mototaxistas de Marabá (Unimoto) lançou uma novidade que vai beneficiar mototaxistas e passageiros de toda a cidade. É o aplicativo “Mototáxi Marabá”, que pode ser baixado direto no aparelho celular, por meio da loja de aplicativos, e serve para o passageiro localizar e chamar um dos 700 mototaxistas credenciados e mais 200 auxiliares. (ALVES, 2023, n. p).

Cabe ressaltar que é a PMM que determina o quantitativo de mototaxistas autorizados para operar o serviço de mototáxi na cidade, ficando o cadastro e a fiscalização desses

trabalhadores sob a responsabilidade do DMTU.⁵ No entanto, em se tratando do aplicativo Mototáxi Marabá, o procedimento de adesão dos associados ficou a cargo da UNIMOTO. Nesse sentido, embora o cadastro no aplicativo Mototáxi Marabá esteja restrito aos mototaxistas proprietários e auxiliares, de acordo com a UNIMOTO, até meados de julho de 2023, dos 900 associados aptos para fazer uso do aplicativo, apenas 460 estavam utilizando esse mecanismo digital de transporte (UNIMOTO, 2023).

Figura 7 - Anúncio do aplicativo “Mototáxi Marabá” na página da PMM, 2023



Fonte: ASCOM/PMM, 2023

Ações envolvendo o poder público municipal e as categorias de trabalhadores com o intuito de efetivar aplicativos locais já é realidade em outras localidades, como no caso da cidade de Araraquara, no estado de São Paulo. Essa, em janeiro de 2022, iniciou as atividades do aplicativo municipal da Cooperativa de Transporte de Araraquara (Coomappa) em parceria com a Bibi Mob, com “[...] cerca de 7,5 mil usuários cadastrados e aproximadamente 200 motoristas operando, além de 100 que aguardam liberação para iniciar o trabalho” (G1, 2022, n. p).

A iniciativa da UNIMOTO de efetivar um aplicativo nas suas atividades laborais, além de empresas particulares sediadas em Marabá que já operam aplicativos próprios, revela que as variáveis-chave do período atual, baseadas no uso intensivo da técnica, informação e finanças,

⁵ Em resposta a um questionamento sobre o número de mototaxistas cadastrados para utilizar o aplicativo Mototáxi Marabá, o DMTU, informou que essa ação estava sendo realizada diretamente pela UNIMOTO (DMTU, 2023).

alcançaram um “[...] grau de difusão inédito remodelando as demais divisões territoriais do trabalho” (MONTENEGRO, 2022, p. 14). Para os mototaxistas, o uso de um aplicativo próprio contribui para uma mudança na estratégia de enfrentamento desses trabalhadores diante da impossibilidade de cercear ou impedir a entrada dos novos produtos da Uber e similares no espaço urbano de Marabá.

A apropriação da tecnologia dos aplicativos pelas empresas que exploram o mesmo tipo de atividade, como a UNIMOTO, Bora 94 e outras, só é possível devido à “[...] crescente banalização de técnicas modernas.” (MONTENEGRO, 2020, p. 9), que permite aos agentes com menor poder financeiro o acesso e a utilização de aplicativos próprios nas suas atividades econômicas. Diante dessa realidade, os mototaxistas passam a concorrer, na escala local, com aplicativos globais, como a Uber e a 99, demonstrando que “[...] graças aos milagres permitidos pela ciência, pela tecnologia e pela informação, as forças que criam a fragmentação podem, em outras circunstâncias servir ao seu oposto.” (SANTOS, 2005, p. 260).

Montenegro (2022) alerta que a possibilidade de uma empresa ou uma categoria de trabalhador, na escala local, possuir e operar um aplicativo não significa que esteja ocorrendo uma independência técnica perante as plataformas digitais. Para a autora, a aquisição desse tipo de tecnologia não é capaz de romper com base produtiva tecnológica e hegemônica das empresas responsáveis por tornar as divisões do trabalho no espaço urbano mais complexas, uma vez que a técnica continua tendo a sua origem concebida no patamar superior da economia.

Silveira (2022), ao refletir sobre as numerosas transformações socioeconômicas que vêm ocorrendo no espaço urbano e na dinâmica das cidades com a incorporação de novas tecnologias, demonstra que:

[...] as atividades econômicas ganham novos conteúdos técnico-científicos, informacionais e financeiros, a cidade revela infinitas divisões territoriais do trabalho que em função da sua interdependência, da sua desigual capitalização e do seu dinamismo, poderiam ser entendidas como diferentes circuitos econômicos, constitutivos de um fenômeno urbano, visto como totalidade. É por essa razão que podemos continuar falando de um espaço dividido que é também compartilhado [...]. (p. 28).

Ao tratar da banalização das técnicas modernas, Montenegro (2013, p. 40) assevera que o “[...] crescente uso de novas técnicas como instrumentos de trabalho em determinadas atividades”, como os aplicativos de transporte de passageiros, não autoriza considerar que esses trabalhadores passem a fazer parte de um contexto superior da economia, pois seguem inseridos em uma realidade com grau de organização e capitalização bastante reduzido, intensificando

ainda mais o grau de subordinação, dependência e exploração laboral presente nas plataformas digitais e aplicativos.

A apreensão da realidade urbana atual passa, hoje, pela compreensão de processos multiescalares envolvidos na incorporação dos aplicativos no âmbito da economia popular. Fenômeno emblemático das transformações recentes na economia popular, a crescente banalização de técnicas modernas entre agentes do menos capitalizados aponta para a dialética aí implicada, uma vez que sua incorporação aprofunda a dependência a uma técnica hegemônica por parte do circuito inferior (MONTENEGRO, 2020, p. 19).

Nesse sentido, o uso do território conforma a “[...] banalização da técnica contemporânea” (MONTENEGRO, 2022, p. 17), pois “[...] as técnicas contemporâneas são mais fáceis de inventar, imitar ou reproduzir que os modos de fazer que as precederam.” (SANTOS, 2000, p. 165). Na atualidade, é comum encontrar, na internet, anúncios de empresas de tecnologias que desenvolvem plataformas digitais imitativas direcionadas a atender as empresas, operadoras de transporte por aplicativos com maior ou menor poder aquisitivo, que atuam desde a escala nacional até a escala local, como exemplo, citam Drive Machine e Bibi Mob.

O contexto favorece o aumento do número de aplicativos e a estratégia de expansão territorial das plataformas regionais, sobretudo, em direção às cidades médias e pequenas. Dentre as empresas de tecnologias, está a Gaudium Desenvolvimento de Software Ltda, startup com sede na cidade do Rio de Janeiro (RJ), e criadora da plataforma Machine, que desde o ano de 2015, oferece aplicativos customizados para os mais variados serviços, sobretudo, no transporte de passageiros. Butcher (2022, n. p.) afirma que, “[...] até meados de 2022, as empresas de transporte regionais que tinham os seus aplicativos desenvolvidos pela plataforma Machine, estavam presentes em 1.500 municípios do país”, contanto com uma carteira de 600 mil motoristas e entregadores cadastrados que transportam, anualmente, cerca de 3,5 milhões de passageiros, gerando no mesmo período para os aplicativos regionais, uma receita total de R\$ 700 milhões por ano. Dentre os clientes da Machine, está o aplicativo da empresa Bora 94, cuja matriz fica na cidade de Marabá e, no ano de 2022, havia expandido a sua atuação territorial para as cidades de Parauapebas (PA), Araguaína (TO), além das cidades paulistas de São Roque, Sorocaba, Itu e Votorantim (MARQUES, 2022).

A diversidade de aplicativos presentes na cidade de Marabá, operando no transporte privado de passageiros, representa uma relação imbricada de agentes econômicos, associados às plataformas digitais, e de trabalhadores, taxistas, mototaxistas, táxi-lotação e trabalhadores uberizados, que, com diferentes níveis de capital, tecnologia, trabalho e organização, no uso do

espaço urbano, geram conflitos entre os trabalhadores, tensões com o poder público e contradições entre as novas tecnologias, legislação e trabalho.

Motoristas e entregadores por meio de aplicativos têm passado, assim, a se somar recentemente às novas formas de trabalho desenvolvidas pela população de baixa renda na busca do sustento diário [...]. Dado o agravamento recente da conjuntura econômica e social do país, não apenas trabalhadores de baixa renda e pouca qualificação tem passado a atuar como motoristas e entregadores por aplicativos, mas também trabalhadores desempregados de formações variadas (MONTENEGRO, 2020, p. 19)

Diante desse contexto, será apresentado, na sequência, o processo de regulamentação do transporte de passageiros por aplicativo, desde as tentativas municipais no sentido de impedir o início desse tipo de atividade até a criação do marco regulatório nacional e suas implicações na escala local.

4 AS REGULAMENTAÇÕES MUNICIPAIS EM MARABÁ: OS LIMITES DOS PODERES LOCAIS E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

Conforme a Uber expandia seus serviços via aplicativo, pelo território brasileiro, ocorriam, em paralelo, conflitos e resistências locais advindas, sobretudo, de taxistas, no intuito de impedir a entrada da plataforma digital nas cidades. De acordo Marcelino (2018, p. 187), “[...] já no primeiro semestre de 2015, começava-se a discutir a temática do conflito entre motoristas de taxi e motoristas de aplicativos, e a se desenvolver projetos de lei na Câmara Legislativa Federal.”

Longe de pacificar o setor voltado para o transporte de passageiros, o projeto de lei original, proposto pelo legislativo federal, representava uma ameaça aos interesses das empresas-plataforma, gerando, assim, um momento de incertezas e insatisfações, uma vez que condicionava a autorização do serviço de transporte de passageiros por aplicativo à rigidez regulatória semelhante ao que era exigido para o serviço de táxi (MORAIS, 2019).

[...] o Projeto de Lei n. 5.587/2016, de autoria do deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP), foi aprovado na Câmara dos Deputados em 4 de abril de 2017. Assistiu-se, em seguida, a uma grande campanha publicitária que uniu as empresas contra o que elas denominaram “lei do retrocesso”. Em sua votação no Senado Federal (PLC n. 28/2017, aprovado em 31 de outubro de 2017, em sessão acompanhada pessoalmente pelo CEO da Uber, Dara Khosrowshahi), muitos dos itens anteriormente aprovados na Câmara foram rejeitados ou modificados. (TOZI, 2020a, p. 499).

Ao longo do período entre a tramitação e a aprovação da Lei do Uber/Brasil, o projeto original sofreu uma série de modificações voltadas para atender aos interesses das grandes corporações globais do transporte por aplicativo. Dessa forma, vários dispositivos que criavam entraves regulatórios para efetividade do transporte por aplicativo foram retirados ou alterados, “[...] representando a tranquilidade das empresas Uber e afins.” (MORAIS, 2019, p. 34).

De acordo com Tozi (2020a, p. 499), as modificações representaram a perda “[...] significativa da autonomia municipal em matéria de planejamento e organização do trânsito e a revogação da obrigação de que as empresas fornecessem dados de viagens e itinerários a prefeitura e órgãos de gestão do trânsito e mobilidade.” Para o referido autor,

[...] a legislação inicialmente restritiva à ação das empresas de plataforma acabou sendo adaptada a seus interesses. Na segunda votação da Câmara, o projeto modificado pelo Senado foi ratificado, e a Lei n. 13.640 foi sancionada pelo presidente da república em 26 de março de 2018 (2020a, p. 499).

Aprovada pelo Congresso Federal, “[...] a Lei nº 13.640/2018 altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.” (BRASIL, 2018, p. 1) sendo sancionada pelo Governo Federal no dia 26 de março de 2018. Dentre outras diretrizes, a referida lei concedeu competência exclusiva aos municípios e ao Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar esses serviços.

Nessa esteira, ao editar leis voltadas para regulamentação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, os municípios e o distrito federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
 - II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
 - III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.
- “Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:
- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
 - II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
 - III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
 - IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (BRASIL, 2018, p. 1).

Ainda no que tange à aplicabilidade da Lei nº 13.640/2018 (BRASIL, 2018), esse marco jurídico estava longe de acabar com as controvérsias em torno da regulação do transporte por aplicativo. Mesmo apresentando diretrizes que deveriam ser seguidas, sobretudo pelos motoristas parceiros das empresas-plataforma, na regulamentação federal houve a percepção de lacunas deixadas pelo legislador federal. Assim, possibilitava ao poder municipal criar leis com o intuito de impedir a livre atividade dessa modalidade de transporte (MORAIS, 2019).

Em Marabá, a falta de regulamentação específica e as constantes apreensões de veículos voltados para o serviço de transporte por aplicativo provocaram a primeira “intervenção judicial” em favor dos trabalhadores uberizados e de plataformas digitais e aplicativos, mediante mandado de segurança concedido pela justiça local no ano de 2018, determinando que tal modalidade de transporte poderia ser exercida por todos aqueles que comprovassem a

condição de motoristas profissionais credenciados junto à plataforma Uber (MARSCHALL, 2018, n. p.).

A juíza Maria Aldecy de Souza Pissolati, titular da 3ª Vara Cível e Empresarial, da Comarca de Marabá, determinou em sentença que o Município de Marabá, através do Departamento Municipal de Transporte e Trânsito Urbano (DMTU), além de todos aqueles a ele subordinados, se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem o exercício da atividade econômica de transporte privado individual remunerado de passageiros mediante utilização da plataforma tecnológica Uber. [...] A juíza entendeu que a legislação municipal em questão disciplina permissões para táxis, com o que os sérvios de transporte particular de passageiros, disponibilizados por aplicativos de internet, não se confundem. “O particular não cai na clandestinidade porque os avanços tecnológicos superam as previsões legislativas; via de regra, ocorre o contrário: a lei vem depois da ocorrência do fato social, sendo que qualquer regramento que sobrevenha deve respeitar os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (art. 1, IV, CF) como fundamentos da República Federativa do Brasil.” (MARSCHALL, 2018, n. p).

Essa determinação judicial não foi suficiente para apaziguar os ânimos entre os trabalhadores da mais nova modalidade de transporte de passageiros e as outras categorias que já estavam presentes e regulamentadas na cidade. Ao passar do tempo, as manifestações e reuniões envolvendo as categorias de transporte — táxi, mototáxi, táxi-lotação e transporte por aplicativo — e os poderes constituídos no município — Executivo, Legislativo e Judiciário — tornaram-se uma constante, tendo como principal tema a limitação ou mesmo a exclusão das atividades das plataformas digitais na cidade.

Do ponto de vista dos desdobramentos que possibilitaram a regulamentação do transporte por aplicativos em Marabá, e norteado pela Lei Federal nº 13.640/2018 (BRASIL, 2018), o Executivo Municipal sancionou a Lei nº 17.873, de 16 de novembro de 2018 (MARABÁ, 2018, p. 1), que “[...] institui o plano municipal de mobilidade urbana no município de Marabá e regulamenta as políticas para mobilidade e acessibilidade contidas no plano diretor participativo de Marabá”.

Tal lei, no Capítulo IV, Seção II, ao tratar da Política de Transporte Urbano, estabelece a distinção entre as modalidades de transporte de passageiros presentes na cidade, ou seja, para táxi, mototáxi e táxi-lotação, bem como para o transporte mediado por plataforma digital ou aplicativo, apontando as seguintes diretrizes:

Art. 23. A Política de transporte urbano denomina-se como o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas, sendo compostas pelos seguintes:

[...]

II - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para realização de viagens individualizadas;

III - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

[...]

Parágrafo único. O transporte remunerado privado individual de passageiros com cadastramento de passageiros via plataforma digital será regulamentado no prazo de 1 (um) ano, a contar da publicação desta Lei, de acordo com as diretrizes da legislação federal. (MARABÁ, 2018, p. 9-10).

Mesmo no cenário de regulamentação das plataformas digitais e aplicativos, persistem os embates envolvendo os trabalhadores, sobretudo no contexto político, quando a CMM deu início ao processo de votação do Projeto de Lei nº 21, de 29 de abril de 2019 (MARABÁ, 2019a, p. 1), “[...] que dispõe sobre a regulamentação do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá o objetivo de regulamentar o transporte por aplicativo, e dá outras providências.”

Longe de acabar com os conflitos no transporte individual de passageiros, a proposta de regulamentação do transporte por aplicativos trazia em sua redação dispositivos que explicitavam a intenção do Executivo Municipal de limitar o número de trabalhadores uberizados, pois esses estariam autorizados a se cadastrarem em apenas um aplicativo para trabalhar. Além disso, “[...] a quantidade de autorizações aconteceria levando em consideração a proporção de duas autorizações para cada dois mil habitantes.” (MARSCHALL, 2019a, n. p.).

A possibilidade de limitação do número de vagas voltadas para o transporte por aplicativos provocou reação dos trabalhadores uberizados, que organizaram “[...] uma manifestação em frente à PMM, contrários a algumas condições impostas no Projeto de Lei nº 21.” (MARSCHALL, 2019a, n. p.), e contrários à aprovação do projeto, sobretudo pelo conteúdo do primeiro e segundo parágrafos do Artigo 24. Ao reportar o tema, o jornal Correio de Carajás informa que:

O que tem incomodado os motoristas é a intenção de se limitar a quantidade de veículos rodando na cidade pelo uso de aplicativo. O artigo 24 do projeto determina que o DMTU poderá, a qualquer tempo, modificar as especificações dos serviços, não cabendo ao autorizatário o direito a nenhuma indenização de qualquer natureza. [...] A população estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para Marabá, no ano passado, era de 275.086 pessoas, ou seja, apenas 275 motoristas receberiam autorização para rodar na cidade. Conforme Vitor Marlone, motorista há dois anos e um dos organizadores da manifestação, atualmente há, em média, 800 pessoas prestando o serviço. (MARSCHALL, 2019a, n. p.).

Diante desse cenário em desfavor dos trabalhadores uberizados, a sessão que avaliava o projeto de Lei nº 21/2019 (MARABÁ, 2019a) recebeu, no plenário da CMM, muitos taxistas,

mototaxistas e motoristas de táxi-lotação, esses, certamente, favoráveis à regulamentação proposta no projeto encaminhado pelo Executivo Municipal, foram até a Casa Legislativa pressionar os vereadores para que o aprovassem.

Em meio ao caos no transporte público de Marabá, que amanheceu paralisado, motoristas de táxis, táxi-lotação e mototaxistas ajudaram a esvaziar as ruas ao lotarem o Plenário da Câmara Municipal de Marabá na manhã de hoje, terça-feira (25). Eles pressionam os vereadores a aprovarem o Projeto de Lei Nº 21, enviado pelo Poder Executivo, que dispõe sobre a regulamentação dos profissionais de transporte que operam por meio de aplicativos, como Uber, por exemplo.

Um ponto específico da lei está causando discórdia entre os motoristas de aplicativos e os profissionais de outros setores: a limitação do número de veículos rodando por esses sistemas no município. (MARSCHALL, 2019b, n. p.).

Longe de pacificar o setor do transporte por aplicativos na cidade, o Projeto de Lei nº 21/2019 (MARABÁ, 2019a) apresentava dispositivos controversos que, aprovados, seguramente excluiriam vários trabalhadores uberizados. Dentre esses dispositivos, estava o parágrafo III do Artigo 17, Seção III, no Capítulo III, que estabelecia que o veículo utilizado no transporte por aplicativo deveria “[...] ser licenciado na cidade de Marabá, Estado do Pará”, (MARABÁ, 2019a, p. 6). Na prática, isso confrontava com a realidade de uma parcela significativa de trabalhadores que utilizam carros alugados em locadoras (Localiza, Unidas e Movida) e que emplacam seus veículos em outras cidades e estados brasileiros.

Diversos motoristas das plataformas reclamam que seus veículos não possuem licenciamento, ou seja, a placa de Marabá. É que alguns deles atuam com carros alugados de locadoras, que por sua vez, e, por isso, a grande maioria não possui emplacamento de Marabá.

Um dos motoristas que estava à frente da manifestação, Marlon Vitor, explica que tal exigência foi feita pensando em benefício de outras categorias. Ele também explica que com essa exigência da lei, 40% dos motoristas poderão deixar de exercer a profissão. “Muitos de nós não possui veículo com placa de Marabá, além daqueles que atuam com os carros alugados de locadoras. São cerca de 600 na 99 e quase 900 na Uber. Imagina quantos não ficarão sem rodar”, destaca Marlon. (POMPEU, 2019, n. p.).

Após dois anos de operação das plataformas digitais e aplicativos sem qualquer regulamentação local, foi sancionada a Lei Municipal nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019b, n. p.), “[...] que dispõe sobre a regulamentação do transporte privado, individual e remunerado de passageiros baseado em tecnologia de comunicação no município.”, sendo popularmente denominada “Lei do Uber/Marabá”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARABÁ, ESTADO DO PARÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:
CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Fica reconhecido no Município de Marabá o serviço de transporte privado individual de passageiros, que se utiliza de aplicativos ou outras plataformas de comunicação, para operar, sendo exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

§1º. Esta Lei disciplina a prestação do Serviço de Transporte Individual Privado de Passageiros baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá.

§2º. Para os fins desta Lei, considera-se transporte remunerado privado individual de passageiros o serviço, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 2º. O Departamento Municipal de Trânsito e Transporte – DMTU é o órgão normatizador, disciplinador e fiscalizador. (MARABÁ, 2019b, n. p.).

Seguindo o trâmite legal de regulamentação da Uber e similares, em 2020, a PMM, no Decreto Municipal nº 11, de 10 de fevereiro de 2020 (MARABÁ, 2020a, n. p.), “[...] regulamenta a cobrança das autorizações das empresas operadoras de transporte por aplicativo e do motorista/condutor, tendo como base o artigo 55 da Lei Municipal nº 17.949/2019,” que autorizou o Poder Executivo a expedir o decreto para regulamentação da referida lei. (MARABÁ, 2019b, n. p.).

Já no que se refere especificamente ao cadastro e à autorização das plataformas digitais e aplicativos, ficou estabelecido no Capítulo III, Seção I, Artigo 8º da Lei Municipal nº 17.949/2019 que, para atuar na cidade de Marabá, as Empresas Operadoras de Tecnologia (EOPT) teriam que possuir inscrição junto à Secretária Fazendária do Município (SEGFAZ) (MARABÁ, 2019b). Logo, as empresas detentoras das plataformas digitais e aplicativos que não realizassem o cadastro de acordo com legislação municipal vigente passariam a operar na ilegalidade. No entanto, as ações restritivas e as penalidades que estavam previstas na lei atingiram somente os trabalhadores uberizados, que passaram à condição de trabalhadores “clandestinos” por fazer uso das plataformas digitais e aplicativos “irregulares” na cidade.

Nesse contexto, das empresas com plataformas digitais e aplicativos atuantes na cidade, apenas a Uber e a 99⁶ não fizeram o cadastramento, como exigido na citada Lei do Uber/Marabá, alegando que o seu ramo de atividade estava regulamentado pela Lei Federal nº 13.640/2018 (BRASIL, 2018). Ressalta-se que as empresas Uber e 99, sediadas nos Estados Unidos e na China, em respectivo, foram responsáveis por inserir e tornar usual a modalidade de transporte por intermédio das plataformas digitais e aplicativos em Marabá.

⁶ O aplicativo de corridas 99 iniciou suas operações com taxistas em São Paulo em 2016, para, em seguida, lançar o serviço 99Pop, para “motoristas-parceiros”. No início de 2017, a 99 recebeu U\$S 100 milhões de aportes da chinesa Didi Chuxing e tornou-se a principal concorrente territorial da Uber no país [...]. (TOZI, 2020a, p. 497).

Desde quando houve a sanção da Lei do Uber/Marabá, acentuaram-se os conflitos na esfera política, envolvendo os trabalhadores vinculados ao transporte de passageiros na cidade (taxistas, mototaxistas, motoristas de táxi-lotação e trabalhadores uberizados) que buscaram, com frequência, pressionar o poder público local a votar ou alterar leis que trouxessem benefícios de acordo com os anseios de cada categoria, conforme destaca o trecho a seguir, do jornal *Correio de Carajás*:

Na sessão desta terça-feira, 27, na Câmara Municipal de Marabá, um projeto deverá ser incluído de última hora na pauta e levar para o Plenário duas categorias antagônicas: taxistas e motoristas de aplicativo. Em verdade, este último grupo exigia, há vários dias, que a Câmara votasse o mais rápido possível o projeto enviado pelo Executivo, que supostamente beneficiaria a categoria.

Trata-se de mudanças na Lei n. 17.949/2019, que já havia sido aprovada no ano passado, mas que precisaria passar por ajustes. Os condutores de aplicativo (que já se tornaram uma legião na cidade) criam que a mudança na lei iria beneficiá-los, permitindo que os veículos que exploram o serviço de transporte de passageiros por aplicativo pudessem ter placa de qualquer lugar do Brasil.

Para forçar essa votação antes da eleição do dia 15 de novembro próximo, os motoristas de aplicativo foram à Câmara na manhã desta segunda-feira e forçaram uma reunião com vereadores. Sabendo do assunto, os motoristas de táxi e táxi-lotação foram também, para tentar reverter a situação. (POMPEU, 2020, n. p.).

Por conta desses conflitos, a Lei nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019b) sofreu alteração por intermédio da Lei Municipal nº 18.007, de 26 de novembro de 2020 (MARABÁ, 2020b, n. p.), no sentido de revogar os dispositivos que limitavam as ações da Uber e de similares na cidade. Dentre os principais dispositivos excluídos, citam-se: a) a necessidade de as empresas-plataforma possuírem matriz ou filial no município de Marabá; b) o trabalhador deveria estar cadastrado somente em uma das empresas operadoras do sistema por aplicativo; c) a proibição do condutor/motorista prestador de serviço de se cadastrar em mais de uma empresa operadora; d) a obrigatoriedade de o veículo ser licenciado na cidade de Marabá; e) a limitação na proporção de duas autorizações para cada grupo de dois mil habitantes.

Em dezembro 2020, foi sancionada a Lei 18.007, alterando parte da Lei 17.949 e reforçando, em especial, a necessidade do cadastramento e identificação visual dos veículos utilizados nesse modal de transporte.

Então, a partir de 1º de março/2021, a regulamentação passou a vigorar em sua plenitude [...]. Findo esse prazo, caso ainda não estejam cadastradas, os carros que utilizam a UBER e a 99, abordados na fiscalização, serão removidos ao Pátio de Retenção de Veículos do DMTU. (MARABÁ, 2021, n. p.).

Em 10 de maio de 2021, o Executivo Municipal encaminha para a CMM o Projeto de Lei nº 12, que “Altera a Lei Municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a regulamentação do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em

tecnologia de comunicação em rede no Município de Marabá.” (MARABÁ, 2021, p. 1). Em mensagem encaminhada para justificar as alterações, o Executivo Municipal asseverou que:

O Projeto de Lei ora apresentado foi elaborado com base na Lei Federal nº 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, a qual deve ser aplicada em sua totalidade. Tendo em vista, a possibilidade de que a exploração dos serviços sem o devido cumprimento dos requisitos obrigatórios poderá caracterizar transporte ilegal de passageiros, cópia em anexo.

Ressalte-se, ainda, que a proposição é resultado de reuniões realizadas entre este Poder Executivo Municipal e os profissionais da categoria. Desta feita, houve a necessidade de propor a alteração da referida legislação municipal para que o motorista / condutor seja cadastrado junto a Empresa Operadora de Tecnologia - EOPT ou no órgão municipal de Trânsito e Transporte. (MARABÁ, 2021, p. 1).

Em relação às alterações contidas no Projeto de Lei nº 12/2021 (MARABÁ, 2021), esse foi aprovado em 16 de junho de 2021, promovendo a exclusão na obrigatoriedade de as empresas operadoras das plataformas digitais e aplicativos possuírem cadastro na esfera municipal e repassando essa exigência para os trabalhadores uberizados. Esses, para prestar os serviços de transporte de passageiros, via plataformas digitais e aplicativos, deveriam realizar cadastro como pessoa física no órgão municipal competente e atender todas as diretrizes previstas na regulamentação municipal.

Durante sessão da Câmara de vereadores desta quarta-feira (16), foi aprovada proposta do executivo municipal de alteração da Lei 17.949/19, onde ficou definido que todos os motoristas das empresas de operadora de tecnologias (EOPTs), as chamadas plataformas de transporte de passageiros por aplicativos, possam ser cadastrados no âmbito do município.

A partir da aprovação desta proposta, onde alterou o inciso segundo da Lei, ficou estabelecido que os motoristas por aplicativos das plataformas (EOPTs) que não mantêm uma matriz ou filial em Marabá, já podem realizar o seu cadastramento no órgão de trânsito competente (DMTU) e exercer sua atividade amparado legalmente. [...]

O texto da alteração da Lei revogou o inciso II para a exclusão do texto legal da exigência de que as empresas de operadora de tecnologias (EOPTs) deveriam estabelecer matriz ou filial no município de Marabá, reconhecendo que as EOPTs são de caráter mundial. (HAÔR, 2021, n. p.).

As alterações ocorridas na Lei municipal nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019b) não significaram o fim de tensões, conflitos, embates e resistências envolvendo os diversos grupos de trabalhadores vinculados ao transporte de passageiros no espaço urbano de Marabá, como é possível depreender na matéria do jornal *Correio do Carajás*:

Entre os profissionais há ainda uma divisão quando o assunto são as plataformas de aplicativos. Alguns concordam que apenas as empresas com sede no município

continuem a operar e outros que no mercado deve haver mais opções, tanto para os usuários quanto para os profissionais. (HAÔR, 2021, n. p.).

Embora o poder público municipal tenha se debruçado na elaboração de leis e decretos voltados para normatizar o transporte por aplicativo na cidade de Marabá, é verificado o descumprimento da legislação local pelas empresas globais, sobretudo porque a Uber e as similares, ao se estabelecerem nas cidades, utilizaram como estratégia o enfrentamento, tendo como finalidade ignorar as regulações e leis municipais (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1.910).

Nesse sentido, a regulação do transporte por aplicativos passou por alterações desde quando a Lei municipal nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019b) foi sancionada. No entanto, as tentativas do Poder Público Municipal em direção a tutelar legalmente o aplicativo da Uber e das similares não tiveram o êxito desejado pelas categorias de trabalhadores autorizadas até então pela legislação municipal para operar no transporte privado de passageiros na cidade.

Nota-se que alguns fatores contribuíram para a ocorrência de tantas alterações na Lei do Uber/Marabá em dois anos de vigência: a) regulamentar a atividade de forma restritiva; b) buscar meios para distensionar os conflitos entre os trabalhadores; c) atender à pressão política exercida pelos trabalhadores; d) adequar a legislação aos interesses das empresas-plataforma globais (Uber e 99). Por fim, é perceptível que o transporte de passageiros na cidade de Marabá é responsável pela ocupação de uma massa de trabalhadores, que encontram nessas atividades a possibilidade de inserção no mercado de trabalho, cada vez mais escasso e precarizado.

A chegada e o início das operações da Uber e de similares, ao espaço urbano de Marabá, contribuíram para a ampliação dos conflitos já existentes nos serviços de transporte de passageiros na cidade, com embates constantes envolvendo os trabalhadores uberizados e os demais trabalhadores desses serviços. Isso revela que a cidade se tornou uma arena composta por interesses diversos, robustecidos pelo contexto de atuação e exploração das grandes plataformas globais em detrimento das atividades estabelecidas na escala local.

No que tange ao processo de regulamentação do transporte por aplicativo na cidade, constatou-se que as empresas com atuação na escala global adotaram a política da negação e insubordinação perante a legislação em vigor na escala local. Com efeito, foram exigidas do poder público local a criação e as seguidas alterações na Lei do Uber/Marabá, flexibilizando o regramento em favor das grandes empresas globais controladoras das plataformas digitais e dos aplicativos na cidade.

Outro achado considerado um ponto forte deste estudo é que a regulamentação do transporte por aplicativos foi utilizada pelo poder público local como instrumento para atenuar os conflitos entre os trabalhadores, favorecendo, sobretudo, aqueles atores que trabalhavam nas

plataformas digitais e que se encontravam, naquele momento, na irregularidade. Dessa forma, constatou-se que diante da pressão exercida pelos trabalhadores contra a CMM e a PMM, esses poderes sempre optaram por regulamentar os serviços tidos como clandestinos.

Por outro lado, é notório que o poder público local não prima por manter um banco de dados atualizado que possibilite uma visão ampla da realidade do transporte por aplicativos na cidade. Logo, esses dados ficam sob o domínio das empresas que controlam as plataformas digitais e os aplicativos. Portanto, mesmo que a cidade de Marabá conte com um departamento responsável pelo transporte urbano (DMTU), faltam informações fundamentais para entender as mudanças na vida social e na operação diária desse novo modal no transporte de passageiros em Marabá.

Ademais, ressalta-se a falta de dados com relação aos impactos no trânsito urbano causados pelo fluxo de veículos (carros e motos) que operam no transporte por aplicativo na cidade, como: o número de pessoas transportadas, os bairros que ficam à margem desse tipo de serviços e as principais reclamações dos usuários em relação aos serviços prestados pelos trabalhadores uberizados, às respectivas plataformas digitais e aos aplicativos.

Finalmente, é importante destacar que esses resultados não são conclusivos. Sugere-se, portanto, que sejam feitos estudos sobre as mudanças provocadas pelas plataformas digitais nas formas históricas de organização da vida social e na dinâmica do espaço herdado, especialmente a partir da realidade socioeconômica dos trabalhadores envolvidos no transporte de passageiros. Considerando as perspectivas de ações do poder local na promoção de políticas públicas de inserção das diversas categorias de trabalhadores no transporte privado e individual de passageiros, de modo a precaver novos conflitos envolvendo esses atores, a exemplo do que vem ocorrendo na atualidade entre os mototaxistas e os motociclistas uberizados.

5 IMPULSOS GLOBAIS NO ESPAÇO URBANO DE CIDADES MÉDIAS NA AMAZÔNIA BRASILEIRA: DA AÇÃO TERRITORIAL DAS EMPRESAS-PLATAFORMA DE TRANSPORTE POR APLICATIVO DIGITAL AO TERRITÓRIO USADO COMO RESISTÊNCIA EM MARABÁ, PA

Ancoradas sob a égide das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs), as corporações globais, como a Uber (EUA) e a 99 (CHI), responsáveis por liderar a transição digital nos transportes privados e individuais de passageiros (TOZI; CASTHANHEIRA; DUARTE, 2019), definem a dinâmica de exploração do espaço urbano por meio de suas plataformas digitais e seus aplicativos. Esses vetores da modernidade, após estabelecer os serviços das suas plataformas e aplicativos nas grandes cidades brasileiras “[...] impondo um conjunto de normas que são vantajosas para a sua operação” (CASTANHEIRA; TOZI, 2021, p. 775), expandiram as suas atividades para as cidades médias do Brasil, como no caso de Marabá, Pará, que, desde 2017, conta com os serviços da plataforma digital da Uber e de similares.

Mediante o uso estratégico do território, tanto na escala nacional como na urbana, a atividade da Uber e de similares representa um novo contexto na reprodução do capital, por meio do capitalismo de plataforma, que interliga, em tempo real (virtual), os negócios e as pessoas, possíveis compradores a possíveis vendedores, independentemente da sua localização geográfica (KALIL, 2020). No capitalismo de plataforma, a relação dos usuários das plataformas digitais e aplicativos, trabalhadores e clientes, “[...] passa a ser um negócio central para os negócios e desempenha diversas funções, como o treinamento e aprimoramento de algoritmos, a coordenação da terceirização de trabalhadores e a viabilização da otimização do processo produtivo.” (KALIL, 2020, p. 83).

No momento atual, o uso do território e a apropriação do espaço herdado pelos vetores da modernização têm provocado mobilizações na escala local, gerando focos de resistências e tensões dos atores hegemônicos contra a ação perversa do capitalismo de plataforma que “[...] está se transformando em um modelo hegemônico, com forte influência na conformação das cidades, dos negócios, das condições de trabalho e dos governos.” (KALIL, 2020, p. 82). Assim, são potencializados os interesses econômicos das corporações globais e a sua agenda política neoliberal em detrimento dos agentes locais, que são moldados pela falácia do empreendedorismo e individualismo, inviabilizando a ação coletiva das categorias de trabalhadores (taxistas, mototaxistas, motociclistas por aplicativos, motoristas de táxi-lotação e

motoristas por aplicativos) que estão diretamente vinculados ao transporte individual de passageiros, como no caso de Marabá, cidade situada no sudeste do Para, na porção oriental da Amazônia brasileira.

Na cidade de Marabá, desde a efetividade do transporte de passageiro por intermédio das plataformas digitais, uma parcela importante da força de trabalho, composta por desempregados, subempregados, desalentados, e aqueles trabalhadores que complementam suas rendas, entre outros, tem a possibilidade de inserção no mercado de trabalho, por meio do aplicativo, na condição de “[...] infoproletariado ou ciberproletariado” (FILGUEIRA; ANTUNES, 2020, p. 40). Nesse contexto, os trabalhadores que aderem ao serviço nas plataformas digitais passam a ter suas vidas mediadas por formas contemporâneas de precarização viabilizadas pelo advento dos aplicativos (MONTENEGRO, 2020). Portanto, as plataformas digitais aprofundaram o processo de precarização e exploração do trabalhador (uberização) e, conseqüentemente, as desigualdades e fragmentações no espaço urbano. Esse passa a ser arena de uma série de reivindicações, resistências, tensões e conflitos advindos dos diversos atores que compõem o cenário do transporte privado de passageiros, que, por sua vez, expõem os limites do poder público local.

O presente capítulo, organizado na forma de artigo, diante da difusão das empresas-plataforma de transporte por aplicativo digital, incluindo sua chegada às cidades médias, tem como objetivo analisar como as novas coalizões trabalho-política-espaço urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder público local, com seus desdobramentos no espaço urbano, pois trabalho precário tem como correspondente espaço precário, afetando o direito à cidade.

Os procedimentos metodológicos baseiam-se no levantamento de dados e na análise bibliográfica teórica e empírica sobre a temática abordada, na obtenção de dados secundários e primários, por meio de pesquisa documental, disponíveis em *sites*, *blogs*, portais de notícias, e de trabalhos de campo, com observações e contatos diretos.

Estruturalmente, além desta introdução, é apresentada a ação territorial das empresas-plataforma e os atritos e as tensões no espaço urbano, bem como as resistências locais e as estratégias dos trabalhadores e do poder local. Na sequência, a discussão aborda os ajustes e acomodações, apresentando os múltiplos ângulos das ações das empresas, dos trabalhadores, do Estado e as suas conseqüências para o direito à cidade. Finalmente, são apresentadas as considerações finais e as referências que subsidiaram as análises deste trabalho.

6 A AÇÃO TERRITORIAL DAS EMPRESAS-PLATAFORMA: CIDADE, TRABALHO E TERRITÓRIO USADO

As empresas-plataforma globais de transporte por aplicativo — Uber e 99 — iniciaram suas atividades, no Brasil, respectivamente, nos anos de 2014 e 2016. Ancoradas nos “[...] acréscimos da ciência, tecnologia e informação” (SANTOS; SILVEIRA, 2001. p. 101), essas corporações que se autodeclaram empresas de tecnologia de informação, “[...] impõem mudanças substantivas nas formas históricas de organização da vida social e dos territórios” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 15), acentuando o processo de tecnificação e de digitalização da sociedade e do território, tendo no espaço urbano a materialização efetiva das ações das suas plataformas digitais e aplicativos na escala local.

Diante dessa realidade, Castanheira e Duarte (2019) apontam que as ações dos vetores da modernização, como a Uber e os similares, então condicionados ao “[...] intenso uso do território como recurso estratégico”, tendo como desdobramentos, de um lado, a ampliação do poder político-econômico dessas empresas nas cidades onde atuam e, de outro lado, “[...] a consequente aceitação, tanto da sociedade quanto do Estado, da imposição das suas normas internas como externas.” (CASTANHEIRA; DUARTE, 2019, p. 1.068).

Durante os anos de 2014 a 2016, a Uber, empresa hegemônica que despontou como principal vetor da modernização tecnológica e de desenvolvimento e difusão das plataformas digitais e aplicativos para os variados segmentos econômicos e de serviços, centraliza, estrategicamente, a operação da sua plataforma digital de transporte privado de passageiros nos principais centros urbanos do País, utilizando a lógica da seletividade no uso do território. Nesse contexto, Castanheira e Tozi (2021, p. 775) enfatizam que desde a sua origem, a Uber “[...] pautou-se em uma vertiginosa expansão territorial como forma de ampliar seu poder no mercado de transportes via aplicativos.” Dessa forma, as ações de corporações globais, a exemplo da Uber, vão manifestar-se naqueles “pontos do espaço” (ARROYO, 2006), em condições de maximizar os seus ganhos financeiros.

De maneira geral, esses pontos no espaço são aqueles, mais complexos, que apresentam maior divisão social e técnica do trabalho. Esta, movida pela produção, atribui, a cada movimento – que implica circulação –, um novo conteúdo e um novo valor a esses pontos. Quanto maior a complexidade dos lugares, mais o excedente se reproduz localmente. A capacidade de sua reutilização é seletiva, dado que depende do poder das empresas ali localizadas. São elas que tem maior capacidade para decidir o destino dos investimentos. (ARROYO, 2006, p. 76-77).

Nesse período, de acordo com Tozi (2020a, p. 494), a Uber promoveu “[...] o início do conhecimento do território a partir de suas áreas mais cosmopolita” e mais integradas à economia internacional. De fato, a empresa buscou aprimorar o desempenho da sua plataforma digital a partir de informações banais coletadas diretamente dos usuários por meio de seus aplicativos. Vale destacar que a Uber transforma essas informações em dados estratégicos que são utilizados pela plataforma como um “[...] fator produtivo no presente histórico.” (TOZI, 2020a, p. 489).

A partir de 2016, com a massificação do transporte mediado por aplicativo incorporada no cotidiano das principais capitais do País, a Uber deu início ao processo de expansão territorial da sua plataforma digital, seguindo a “[...] lógica da desconcentração espacial, vista como uma tendência geral do capitalismo.” (SPOSITO; SPOSITO, 2017, p. 469). Por conseguinte, a empresa amplia a cobertura espacial dos serviços de transporte privado de passageiros por aplicativo, abarcando as demais capitais e as cidades médias e pequenas que atendiam aos interesses financeiros da corporação.

Tozi (2020a) denomina o processo de expansão territorial promovida pela Uber no período de 2016 a 2018 como interiorização acelerada, dada ao número significativo de cidades que passaram a contar com os serviços da empresa. De acordo com o referido autor, diante da estratégia de expansão territorial promovida pela Uber, é possível depreender que

Se até então a chegada a novas cidades era mais lenta, a partir de 2016 outras capitais e cidades intermediárias e suas regiões passaram a fazer parte, rapidamente, da estratégia de ação territorial da empresa. Em setembro de 2016 a empresa operava a partir de 12 cidades de referência, sendo 11 capitais e Campinas; em dezembro já eram 34 cidades entre as 67 da América do Sul e Central e, em outubro de 2017, esse número quase triplicou, chegando a 90 cidades. (TOZI, 2020a, p. 497).

Na Figura 8, é apresentada uma sequência de mapas, elaborados pelo Observatório das Plataformas Digitais (OPD)s, demonstrando o processo de expansão da Uber no território brasileiro.

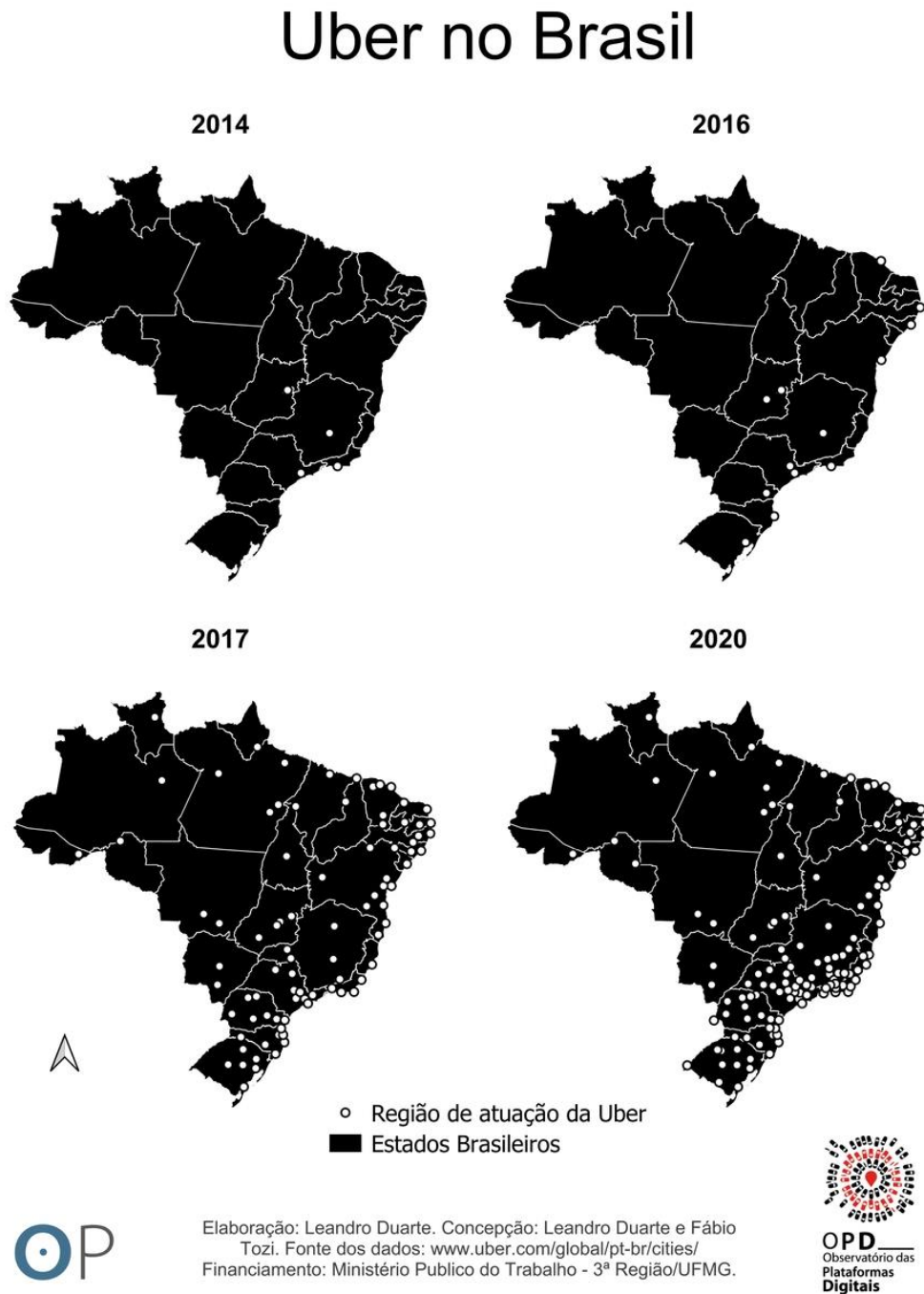
É nesse cenário de interiorização acelerada que a cidade de Marabá passa a integrar, a partir do ano de 2017, o rol de cidades que começaram a contar com os serviços de transporte privado de passageiros mediados por aplicativo digital da Uber.

Apresentando características de cidade média,⁷ Marabá está localizada no sudeste do estado do Pará, na Amazônia Oriental brasileira, pois dispõe de “[...] posição geográfica

⁷ Para Sposito (2006, p. 175), cidades médias são definidas como “[...] aquelas que desempenham papéis regionais ou de intermediação no âmbito de uma rede urbana, considerando-se, no período atual, as relações internacionais e nacionais que têm influência na conformação de um sistema urbano”.

favorável e de atividades especializadas, tanto na indústria como nos serviços”, fazendo da cidade um “[...] respeitável nó da rede urbana.” (BESSA, 2020, p. 152). Na hierarquia da rede urbana brasileira, Marabá é classificada como Capital Regional C (IBGE, 2018).

Figura 8 - Expansão da Uber Brasil, 2014 a 2020



Fonte: Adaptado de Tozi (2020b, n. p.).

De acordo com Trindade Júnior (2011, p. 137), Marabá, enquanto cidade média, desempenha “[...] funções que servem de mediação entre as pequenas cidades da região e as metrópoles regionais e extrarregionais,” além de exercer forte centralidade econômica e política a partir do processo de reestruturação da rede urbana amazônica. No que diz respeito ao fluxo econômico e à centralidade desempenhada por Marabá na rede urbana, Trindade Júnior (2011, p. 139) afirma que essa cidade vem se destacando no sul/sudeste paraense, “[...] sendo lócus de grandes investimentos econômicos na região, pela importância produtiva, comercial e distribuição de serviços.” Desse modo, além da importância econômica, a cidade apresenta-se como um importante nó da rede urbana, sobretudo pelo fato de contar com um notório entroncamento rodoferroviário que interliga as novas redes de circulação na Amazônia Oriental.

Hoje, além de sua importância econômica para o sul/sudeste paraense, é notável seu papel como entroncamento aeroviário e rodoferroviário para as cidades menores de sua sub-região. Ademais, a articulação de Marabá com regiões vizinhas, inclusive fora da Amazônia, por meio das novas vias de circulação, fez da mesma uma das principais cidades da Amazônia brasileira, após os maiores centros urbanos regionais. Assumem importância, nesse caso, as rodovias Transamazônica, PA-150, BR-222 e a Estrada de Ferro Carajás, que articulam a Amazônia brasileira a diversos municípios considerados espaços de novas oportunidades econômicas e de investimentos capitalistas. (TRINDADE JÚNIOR, 2011, p. 139).

No contexto da rede urbana, nas últimas duas décadas, as cidades médias têm despertado o interesse de grandes corporações com atuação no cenário econômico nacional e global, que escolhem estrategicamente e seletivamente essas localidades como foco de investimentos e materialização da sua estratégia de expansão territorial. Desse modo, a estratégia espacial dessas empresas, ao investir nas cidades médias, tem como objetivo principal “[...] a otimização de seus benefícios (lucros), privilegiando certas parcelas do território.” (SPOSITO; SPOSITO, 2017, p. 472).

Portanto, quando tratamos da localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços nas cidades médias, muitas grandes empresas, ainda que obedecendo às lógicas espaciais que orientam, de modo geral, suas ações, terão que desenvolver estratégias espaciais particulares a cada contexto espaço-temporal, sempre considerando os campos de concorrência em que se inserem. Os menores tamanhos do mercado (comparados aos metropolitanos) e/ou os papéis regionais distintos que exercem (em termos de alcance espacial e de poder de compra), e/ou, ainda, a situação geográfica delas (mais ou menos perto de outras cidades de mesmo ou de maior porte e importância regional) são condicionantes que exigirão escolhas locais muito singulares, resultados de estratégias espaciais. Combinarão decisões que se estabelecem na escala da rede urbana com aquelas que se estabelecem na escala da cidade. (SPOSITO; SPOSITO, 2017, p. 472-473).

Na atualidade, as cidades médias estão inseridas diretamente no processo de expansão do meio técnico-científico-informacional (SILVEIRA, 2002), sendo “[...] marcadas pelo aprofundamento da internacionalização da economia” (BESSA, 2020, p. 152), sobretudo a partir das relações que envolvem as empresas, o Estado e a sociedade na formatação de uma nova divisão social e territorial do trabalho.

De acordo com Silveira (2002, p. 12), nesse período atual, o uso do território visa a atender aos interesses e necessidades das grandes corporações globais e nacionais, desencadeando uma nova divisão territorial do trabalho que “[...] superpõe as divisões pretéritas do trabalho, moldada por outras empresas e pelo próprio Estado”. A referida autora complementa afirmando que “[...] não somente as grandes empresas regulam o uso que a sociedade faz do espaço, como acabam por utilizar o território de forma diferenciada, segundo seu poder de mercado (SILVEIRA 2002, p. 13).

A presença numa localidade de uma empresa global incide na equação do emprego, a estrutura do consumo social e do consumo consumptivo e do consumo produtivo, o uso das infraestruturas materiais e sociais, a composição dos orçamentos públicos, a estrutura do gasto público e o comportamento das outras empresas, sem falar na própria imagem do lugar e no impacto sobre os comportamentos individuais e coletivos, isto é, sobre a ética. Acrescentam-se a tudo isso as inflexões exigidas da política no plano federal, estadual e municipal para atender às necessidades [...] de permanência e desenvolvimento das empresas. Estas estão interessadas sobretudo na produção material, isto é, são empresas dedicadas à indústria e à agricultura, mas também incluem empresas ligadas ao comércio, aos serviços, aos transportes, às finanças, a informação etc. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 293).

Sposito e Sposito (2017) argumentam que as grandes corporações, no capitalismo contemporâneo, ao fazerem as suas escolhas locacionais voltadas para o estabelecimento de suas atividades econômicas fundamentam as suas ações a partir da “[...] articulação entre múltiplas escalas geográficas”, envolvendo “[...] de um lado as lógicas econômicas e espaciais e de outro, estratégias espaciais das empresas.” (SPOSITO; SPOSITO 2017, p. 462). Por conseguinte, os autores salientam que “[...] as grandes empresas comerciais e de serviços, de capital nacional e internacional, estão escolhendo as cidades que tem papéis regionais para se instalar” e que tais escolhas “[...] reorientam e são reorientadas pelas práticas dos cidadãos.” (SPOSITO; SPOSITO 2017, p. 463).

Ademais, Sposito e Sposito (2017, p. 463) afirmam que, graças à intensidade de articulação em múltiplas escalas geográficas, tais empresas, além de ligar cidades distantes entre si, redefinem os papéis e as posições dessas cidades “[...] nas redes urbanas as quais pertencem”. Diante dessa realidade, os autores enaltecem a importância das cidades médias, enquanto estrato da rede urbana, pois essas cidades “[...] são elementos significativos dessa rede

para a indução de modos de consumo e tem sido objeto de escolha das grandes empresas de modo cada vez mais intenso.” (SPOSITO; SPOSITO, 2017, p. 463).

No capitalismo contemporâneo, seja no plano econômico ou espacial, as grandes corporações globais ampliam o seu raio de ação em diferentes escalas geográficas. Nesse sentido, Sposito e Sposito (2017, p. 462) salientam que “[...] as empresas de diferentes portes econômicos e abrangências espaciais baseiam suas decisões sobre a localização de seus estabelecimentos e a conformação de seus mercados e áreas de atuação segundo diferentes escalas de atuação.”

Ancoradas em tecnologias de informação e comunicação (TICs), essas empresas agem como vetores na transformação da economia global, acelerando “[...] as possibilidades de reprodução capitalista, de deslocamento de riqueza entre os territórios e de extração de mais valia numa escala e num ritmo (espaço-tempo) nunca alcançados anteriormente.” No entanto, para viabilizar essas ações de expansão desse novo sistema capitalista informacional, as corporações globais “[...] tentam se impor como hegemônicas (sem nunca conseguir isso completamente), mas impondo padrões de consumo e fazendo escolhas espaciais que redefinem a estrutura espacial dos sistemas urbanos e o acontecer da vida urbana.” (SPOSITO; SPOSITO, 2017, p. 471).

De acordo com a concepção de Tozi, Castanheira e Duarte (2019, p. 188), empresas como Uber, 99 e similares “[...] aproveitam das técnicas da informação características do meio técnico-científico-informacional para realizar um movimento duplo,” direcionando a expansão das suas plataformas digitais e seus serviços para os mais diversos lugares, ao mesmo tempo em que concentram o seu poder de tomada de decisão em “[...] apenas alguns pontos do sistema-mundo”.

Diante dessa realidade, Tozi (2020a) assevera que, mediante o uso do território e da técnica contemporânea, essas corporações ganham flexibilidade para adaptar e impor a racionalidade produtiva das suas plataformas digitais em dissonância com as especificidades locais, reconfigurando as normas e ações do território a sua lógica de exploração, uma vez que para essas empresas o território é concebido como dado ativo e um fator produtivo.

As técnicas contemporâneas são implantadas nos territórios por meio das empresas globais com o objetivo de acelerar o processo de modernização espacial e, assim, reestruturar a organização produtiva do capital em diferentes escalas geográficas. Nesse sentido, Silveira (2015, p. 248), argumenta que, no período atual, a técnica agrega simultaneamente “[...] o sistemismo dos grandes objetos técnicos e a natureza divisível de sua estrutura.”

De acordo Silveira (2015, p. 248), a natureza da técnica no presente momento fundamenta a dinâmica da “[...] tecnificação da vida econômica e social que, para além das determinações e rigidezes que se impõe, abre um leque de usos.” Para a referida autora, os múltiplos usos das técnicas apresentam como características ações “[...] divisíveis, flexíveis, dóceis, doces que demandam inteligência e informação.” No entanto, diante da flexibilidade e do poder de ação do sistemismo técnico contemporâneo, as técnicas de informação transformam a capacidade de ação de quem usa, sobretudo de quem detém o poder de controlar essas informações.

O desenvolvimento das técnicas e sua consequente utilização carecem de um grande volume de informações e investimentos. Diante dessa constatação, Tozi (2020a) analisa o percurso técnico e a ação territorial traçado pela Uber, enquanto vetor da modernização tecnológica, responsável pela introdução dos serviços da sua plataforma digital, que impulsionou e liderou o setor de transporte privado de passageiros mediado por aplicativo no território brasileiro. Para o autor, a ação territorial de tal empresa-plataforma “[...] simboliza e concretiza um sofisticado sistema de ações mediados por objetos informáticos que simbolizam a fase informacional do modo de produção capitalista.” (TOZI, 2020a, p. 491).

Como argumenta o autor, a tecnologia desenvolvida pela Uber e por similares vai além da operacionalização de uma plataforma digital e de aplicativos de transportes, pois o uso do território é fundamental para materializar as operações dessas empresas. Assim, para o referido autor, na realidade o que existem são plataformas territoriais que estão vinculadas ao ramo de transportes e aos deslocamentos de pessoas, objetos e informações dispostos no território. Nesse sentido, embora a Uber e os similares se autodefinam como plataformas digitais, “[...] na prática, são altamente dependentes do território e, especialmente, das especificidades locais, entendidas como a economia política da cidade e suas aglomerações.” (TOZI, 2019, p. 9). Logo, o território e, por consequência, o espaço urbano e a cidade são concebidos e organizados por essas empresas desenvolvedoras da tecnologia digital como “[...] um dado ativo e um fator produtivo.” (TOZI, 2020a, p. 491). Nessa perspectiva:

[...] insistimos na ideia de que essas empresas não são apenas plataformas digitais, mas plataformas territoriais, pois é o território que se apresenta, ao mesmo tempo, como fundamento da tomada de decisão e recurso diferencial de rendimento [...]. A partir da análise de Santos (1996, p. 197), pode-se afirmar que haveria uma produtividade espacial, ou geográfica, para as plataformas digitais. (TOZI, 2020a, p. 491).

A ação efetiva do transporte mediado por aplicativo, no espaço urbano, é possível graças à conectividade da plataforma digital com as externalidades essenciais presentes no dia a dia das cidades: “[...] como carros (meios de produção) e motoristas (trabalho) circulando pelas ruas das cidades (infraestrutura urbana).” (TOZI, 2020a, p. 491). Sem essa junção de elementos, os aplicativos seriam apenas algoritmos na nuvem da internet. É só no território, sobretudo, na escala local, na cidade, que cada parte dessas externalidades compõe uma totalidade em funcionamento.

Para Montenegro (2020, p. 5), no período atual, é imperativo atentar-se para as novas dinâmicas e as diferentes ordens que potencializam a transformação da realidade urbana nas cidades brasileiras. Diante dessa realidade, “[...] a digitalização da circulação vem assumindo um crescente protagonismo para a capitalização, aproximando-nos do denominado capitalismo de plataforma”. Dessa forma, o capitalismo de plataforma é caracterizado pela aplicação de novas infraestruturas digitais na constituição de negócios que envolvem o uso sistemático da tecnologia da informação, de dados e da internet. Comandados por grandes corporações multisetoriais globais conhecidas pelos acrônimos GAFAM (Google, Apple, Facebook e Microsoft) e NATU (Netflix, Alibaba, Tesla e Uber), que dominam o processo de tecnificação e digitalização que transforma, na atualidade, os usos do território em diferentes escalas (CATAIA, 2020; MONTENEGRO, 2021).

De acordo com Montenegro (2021, n. p.), “[...] as dinâmicas globais do capitalismo de plataforma encontram-se diretamente relacionadas às recentes transformações na economia urbana.” Tal dinâmica permite a interação econômica e instantânea entre potenciais consumidores e potenciais fornecedores no espaço urbano, sendo composta por indivíduos ou corporações globais dispersas em diferentes lugares e regiões. Para a referida autora, essa dinâmica flexível na oferta de serviços digitais alçou as plataformas digitais ao posto de novo modelo de negócio hegemônico, com desdobramentos no conjunto da economia, nas condições de trabalho e na própria conformação das cidades (MONTENEGRO, 2021).

Diante dessa realidade, Lobo (2014) diverge dos otimistas e defensores do capitalismo de plataforma. O autor é cético com relação às vantagens desse tipo de atividade na dinâmica urbana. Nas suas críticas, “[...] aponta os diversos problemas que esse instrumento produz na economia, sem que haja qualquer contribuição para a construção de uma sociedade menos desigual.” (LOBO, 2014, n. p.). Por conseguinte, o autor explica que:

O problema com a “economia compartilhada” não é uma startup desagradável como o Uber. É a transformação do sistema econômico digital para o capitalismo de plataforma e o despreparo da política e da sociedade para isso. O capitalismo de

plataforma muda o conceito de trabalho, a zona cinzenta entre a ajuda privada e o trabalho não declarado, a compreensão e regulação dos monopólios. O Uber é apenas uma flor fedorenta do capitalismo de plataforma, e só fica fedorento por causa de brechas regulatórias. (LOBO, 2014, n. p.).

Kalil (2020) é outro crítico das atividades que as empresas-plataforma desempenham no espaço urbano, elencando uma série de problemas engendrados pelo capitalismo de plataforma, a partir da sua inserção nas cidades, entre as quais:

(i) perpetuam as desigualdades e promovem a precariedade do trabalho, reduzindo o poder de negociação dos trabalhadores e a estabilidade no emprego; (ii) ampliam a discriminação, ao identificarem o rosto dos consumidores antes da concretização da transação comercial; (iii) concentram, em pequeno número de empresas, uma série de atividades, fazendo com que o controle dos esforços de regulação ocorra em benefício próprio; (iv) expandem-se inicialmente pela falta de regulação, pelo caráter de novidade, pelos efeitos de rede e pelo baixo investimento inicial de capital; (v) criam obstáculos para o crescimento econômico, na medida em que diminuem os salários; (vi) fazem com que os trabalhadores, para conseguirem sobreviver, tenham de estar prontos para aceitar uma tarefa a qualquer momento; (vii) influenciam negativamente os usuários, uma vez que podem manipular as informações disponibilizadas com o objetivo de efetivar determinada transação comercial. (KALIL, 2020, p. 76).

Nesse sentido, é importante observar a dinâmica de atuação dessas empresas na escala local, sobretudo, nas cidades médias, a exemplo de Marabá, que são inseridas no complexo processo de produção do espaço sob a égide dos “[...] vetores informacionais inovadores” (CATAIA, 2020, p. 237), detentores de objetos técnicos e processos modernos responsáveis pela “[...] atual lógica organizacional do espaço urbano, [...] como por exemplo o caso da Uber em suas estratégias de controle territorial das cidades [...] e das contradições da mesma no espaço urbano.” (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1.907). A criação de novas relações que envolvem os agentes hegemônicos do capitalismo global, a cidade e as novas formas de trabalho, ao mesmo passo desencadeiam novas práticas de resistências e novas estratégias de manifestações espaciais e sociais na escala local.

7 A REVANCHE DO TERRITÓRIO: AS RESISTÊNCIAS LOCAIS NA CIDADE – AS AÇÕES DOS TRABALHADORES E DO PODER LOCAL

No período contemporâneo, o uso do território torna-se cada vez mais seletivo, com os vetores da informação e da inovação, denominados, por Ribeiro e Silva (2004), como impulsos globais, responsáveis por fazer emergir nos lugares “[...] formas de agir de natureza sistêmica e corporativa, que se apropriam de condições herdadas e de níveis de controle da mudança permitidos pelo uso do meio técnico científico-informacional.” As referidas autoras associam a concepção de impulsos globais com a ideia de vetores, trazendo “[...] os processos atuais para o âmbito da difusão técnica expressiva da modernização das sociedades [...] periféricas.” (RIBEIRO; SILVA, p. 351). Dentre esses vetores, estão as corporações globais difusoras do capitalismo de plataforma, como a Uber e a 99, que, por intermédio das suas plataformas digitais e seus aplicativos, impulsionam a modernização dos espaços urbanos tendo como desdobramentos, na escala local, a diminuição e a drenagem das rendas, bem como a acentuação da precarização do trabalho.

De acordo com Cataia (2020), os impulsos globais tornam viáveis os movimentos de subordinação socioeconômica, gerando novas “[...] configurações hierárquicas e aprofundando outras já existentes.” Diante dessa realidade, o autor afirma que “[...] nos lugares atingidos por impulsos globais, a relação mais direta dos grupos sociais com o seu meio, isto é, a territorialidade, é quebrada e as mediações passam a ser externas promovendo uma perda de controle técnico e político dos rumos internos.” (CATAIA, 2020, p. 236). Nesse contexto, com os impulsos globais tem-se a transmissão de ordens, os comandos e a subordinação dos lugares, graças às redes técnicas (RIBEIRO; SILVA, 2004).

Ribeiro (2013) destaca a dualidade de aceitação dos atores locais frente à instalação dos vetores da modernização. Tal dualidade é observada porque, de um lado, “[...] a consolidação desses vetores depende do envolvimento de parte das sociedades locais e da adesão de segmentos da administração pública.”; de outro lado, ocorrem ações de “[...] resistências das sociedades locais, de práticas territorializadas e do espaço herdado.” Nesse sentido, a apropriação do espaço herdado pelos agentes hegemônicos da economia globalizada acontece mediante “[...] a mescla profundamente ativa da informação/inovação responsável pela configuração do real vetor dos processos contemporâneos de destruição/ (re)construção da materialidade e sociabilidade.” (RIBEIRO, 2013, p. 29).

Com a difusão do capitalismo de plataforma, possível graças aos acréscimos da ciência, da tecnologia e da informação e aos vetores da modernidade, manifesta-se no território um novo

unitarismo, colocado a todo custo em prol de suprir as necessidades e cumprir os ditames das empresas globais. Em decorrência dessa subordinação aos “desmandos” engendrados pelos atores hegemônicos, o território tem a sua dinâmica alterada no sentido de se tornar cada mais flexível e fluído, ampliando o processo de fragmentação e desregulamentação em favor das grandes corporações (SANTOS, 1997).

Nessa perspectiva, a organização do território unitário, subordinado aos interesses dos atores hegemônicos no período atual, revela que:

O território, mais unitário e mais fluído, pode comprometer a união, se o progresso material for subordinado aos interesses de atores sem compromisso com a sociedade nacional. Os vasos comunicantes criados com o progresso dos transportes e das comunicações são instrumentais à violência da moeda e da informação, multiplicando os efeitos da competitividade, que se instala com agressividade generalizada. (SANTOS, 1997a, n. p.).

Segundo Santos (2005, p. 255), em se “[...] tratando de território, não basta falar de mundialização ou globalização, se desejamos aprofundar o processo de conhecimento desse aspecto da realidade total.” Nesse sentido, Silveira (2011, p. 153) argumenta que a explicação para a concepção do território só é possível diante do seu uso por todos “[...] os atores e não apenas o Estado, como na aceção herdada da modernidade.” Portanto, o território, quando usado, “[...] é o abrigo todos os atores e não apenas os que tem mobilidade, como na mais pura noção de espaço de fluxos.”

Refere-se à existência total e não apenas à noção de espaço econômico. O Território usado envolve todos os aspectos e, por isso, é sinônimo de espaço banal [...] espaço de todas as existências. A história se produz com todas as empresas, todas as instituições, todos os indivíduos, independentemente de sua força diferente, apesar da sua força desigual.

O território usado não é uma coisa inerte ou um palco onde a vida se dá. Ao contrário, é um quadro de vida, híbrido de materialidade e da vida social. (SILVEIRA, 2011, p. 153).

De acordo com Silveira (2011), uma vez que os objetos e as normas advêm do passado, fica autorizada a possibilidade do uso de um partícipio, pois é no território usado que as “[...] ações presentificam esses objetos e normas, preenchendo-os de novos conteúdos ou criando novas existências. É aí que o gerúndio se torna necessário: território sendo usado. Nesse sistema de ações, o futuro se instala e o território torna-se, ainda mais, um híbrido.” (SILVEIRA, 2011, p. 156).

É o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social. Trata-se de uma forma impura, um híbrido, uma noção que, por isso mesmo, carece de constante revisão histórica. O que ele tem de permanente é ser nosso quadro de vida. Seu entendimento é, pois, fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva, o risco de renúncia ao futuro (SANTOS, 2005, p. 255).

Diante desse processo de apropriação e uso do território pelos vetores da mundialização, é inevitável que ocorra o agravamento de conflito entre “[...] o espaço local, espaço vivido por todos os vizinhos, e um espaço global, habitado por um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidas para servi-los.” (SANTOS, 2005, p. 256).

Nesse cenário conflituoso entre o global *versus* o local, tem-se a efetivação do processo denominado pelo autor como a globalização perversa no território, possível graças à ação permanente de dois braços que possibilitam a execução de tal processo: a democracia de mercado e o neoliberalismo. Santos (2005, p. 259) esclarece que esses dois braços têm em comum o poder de articulação direcionado para “[...] reduzir as possibilidades de afirmação das formas de viver cuja solidariedade é baseada na contiguidade, na vizinhança solidária, isto é, no território compartilhado.”

Desse modo, o uso do território passa a engendrar, nas escalas nacional e local, normas concebidas para atender aos interesses dos atores hegemônicos. Por conseguinte, no período atual, “[...] as grandes contradições do nosso tempo passam pelo uso do território” (SANTOS, 2005, p. 259), em suas dimensões e escalas, enquanto arena que opõe o mercado e a sociedade civil, bem como tensões, conflitos e resistências entre os agentes hegemônicos *versus* agentes não hegemônicos (CATAIA, 2013).

Para Cataia (2013), os agentes hegemônicos e não hegemônicos representam outras fontes de poder, para além das instituições do Estado. Nesse contexto, o referido autor explica que “[...] essas outras fontes de poder – ou, seria melhor dizer, que disputam o poder – incluem os agentes hegemônicos – como as grandes empresas – e os agentes não hegemônicos, que incluem a maioria dos movimentos sociais.”, além daqueles que, não organizados na forma de movimentos sociais, são invisibilizados pelos agentes hegemônicos (CATAIA, 2013, p. 1146).

Nesse contexto, a realidade presente do transporte privado de passageiros no espaço urbano de Marabá demonstra o acirramento das disputas entre os agentes hegemônicos, as empresas-plataforma globais Uber e 99 e a brasileira Gaudium, que, no período atual, são responsáveis pelo desenvolvimento dos principais aplicativos em operação na cidade; e os agentes não hegemônicos, sobretudo os trabalhadores dos sistemas tradicionais de transportes

(taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação), que notoriamente estão alinhando as suas pautas de resistências e manifestações perante a difusão e ampliação dos novos serviços de transporte mediados por plataformas digitais ou aplicativos; além do poder público local, responsável pela mediação dos conflitos e pelo regramento no espaço urbano.

Santos (2005) alerta para a imprevisibilidade causada pelos vetores da mundialização que, ao se estabelecerem nos lugares, criam normas e ordens com o propósito voltado para atender aos seus anseios econômicos. No entanto, o autor ressalta que “[...] o lugar - não importa sua dimensão – é sede da resistência da sociedade civil, mas nada impede que aprendamos as formas de estender essa resistência às escalas mais altas.” (SANTOS, 2005, p. 259-260). Nesse contexto, o referido autor pontua que “[...] mesmo nos lugares onde os vetores da mundialização são operantes e eficazes, o território habitado cria novas sinergias e acaba por impor, ao mundo uma revanche.” (SANTOS, 2005, p. 255).

Embora as plataformas digitais e os aplicativos permitam as empresas, a vigilância corporativa digital dos trabalhadores e o controle em tempo real das informações sobre os deslocamentos no espaço urbano, excluindo os motoristas e motociclistas uberizados de ações referentes “[...] à escolha da origem e do destino de cada viagem, da oferta de veículos e da demanda de viagens no território” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 6), foi observada a adoção de estratégias desses trabalhadores no sentido de burlar os mecanismos de controle e de fiscalização das empresas que controlam as plataformas digitais e aplicativos.

Diante dessa realidade, é comum entre os motoristas e motociclistas uberizados o oferecimento de viagens particulares e serviços de entrega de encomendas, por meio das redes sociais e dos cartões de contatos com o número pessoal do ofertante do serviço. Nessa relação, a negociação do valor da “corrida” é feita diretamente entre o passageiro e o motorista ou motociclista, ficando os trabalhadores isentos de pagar as taxas de serviços da plataforma. Vale salientar que a plataforma é utilizada como parâmetro para calcular o valor das viagens particulares, bem como simular o trajeto a ser percorrido. Nesse contexto, além de possibilitar aos trabalhadores a perspectiva de diminuir os valores drenados pelos aplicativos, “[...] a comunicação impõe limites à eficácia completa da informação hegemônica controlada pelas plataformas digitais.” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 11).

Os motoristas e motociclistas uberizados utilizam a comunicação nas redes sociais como instrumento de cooperação mútua, sistematizada através de áudios e vídeos postados em grupos de *WhatsApp*, sobretudo as informações que esses trabalhadores consideram fundamentais para otimizar as suas atividades, entre os quais: os pontos da cidade com o trânsito lento, as vias

onde estão ocorrendo fiscalização (*blitz*) dos órgãos de trânsito e os núcleos ou bairros da cidade onde está ocorrendo maior fluxo de chamadas.

No espaço herdado, o anúncio, em meados de 2017, informando que o transporte individual de passageiros na cidade de Marabá passaria a contar com os serviços das plataformas digitais e aplicativos, provocou o alinhamento entre o poder público municipal e os grupos de trabalhadores dos sistemas tradicionais de transportes da cidade, com o intuito de criar mecanismos de resistências para impedir que empresas como Uber e similares iniciassem as suas operações em Marabá. Vale salientar que, até a chegada da empresa-plataforma Uber na cidade de Marabá, cabia ao poder público municipal a prerrogativa de autorizar o quantitativo de “vagas” a serem destinadas ao transporte individual de passageiros na cidade, que, até então, contava com os serviços de taxi, mototáxi e de taxi-lotação. No entanto, esse regramento estatal foi fragilizado diante da nova dinâmica de organização flexível utilizada pelas plataformas digitais, principalmente na facilidade de adesão dos trabalhadores como motoristas parceiros, e na agilidade de inserção de seus veículos como instrumentos de trabalho.

Desse modo, a partir do segundo semestre de 2017, são observadas inúmeras reuniões com o poder público municipal de Marabá e manifestações nas principais vias públicas, que, de início, são encabeçadas, principalmente, por taxistas, e acompanhados por mototaxistas e motoristas de taxi-lotação, contrários às operações do aplicativo da Uber na cidade. Com a repercussão provocada pela iminente chegada da plataforma digital da Uber e o início das atividades do transporte mediado por aplicativo em Marabá, o jornal *Correio de Carajás* entrevistou representantes de taxistas e mototaxistas a respeito da entrada do mais novo modal de transporte de passageiros na cidade.

Marabá tem uma lei específica que trata sobre o transporte de passageiros remunerado, no caso, o táxi. Esses carros têm que ter um equipamento chamado taxímetro e ele tem aferição feita pelo Inmetro”, informou o presidente do Sindicato dos Taxistas de Marabá, João Batista, explicando que qualquer pessoa que trabalhe com transporte de passageiros sem taxímetro ou regularização junto à prefeitura é considerada clandestina.

João ainda criticou o modo de funcionamento do serviço da Uber. “Esse serviço é um grupo lá dos Estados Unidos que está enchendo os cofres de dinheiro às custas de pessoas no mundo inteiro. Eles começam fazendo um trabalho com o preço lá embaixo. A intenção deles é quebrar um sistema que já está estabelecido”, opina, dizendo que a empresa tem intenção de falir os táxis para monopolizar o serviço e manipular o preço nas cidades onde atuam.

[...]

Nós vamos questionar sim, com certeza. Vamos fazer manifestação, porque no Brasil a gente tem até demagogia política, com políticos dizendo que isso é bom para a população. Seria bom se fosse um serviço legal e transparente.

[...]

Para o mototáxi Domingos Monteiro da Silva, o aumento da concorrência entre serviços não será positivo em Marabá. “Eu acho que esse não é o momento para a

Uber se instalar aqui na nossa cidade, porque a concorrência aqui, de transporte alternativo, é muito grande. Além de ter o mototáxi clandestino, tem as lotações clandestinas, por isso sou contra [...]. (VIEGAS, 2017, n. p.).

A mobilização envolvendo os trabalhadores do transporte privado de passageiros e o poder público local não conseguiu impedir que a plataforma digital da Uber iniciasse suas operações na cidade. No entanto, em um primeiro momento, a autonomia municipal mostrou-se um empecilho à expansão sem constrangimentos das corporações globais, como a Uber, pelo território brasileiro (TOZI, 2020a). Diante dessa constatação, em novembro de 2017, antes de o serviço de transporte por aplicativo completar uma semana em operação na cidade de Marabá, o DMTU começou a apreender os veículos e a multar os motoristas parceiros que estavam trabalhando mediados por aplicativo, entendendo que essa modalidade de transporte não estava amparada legalmente no município, ou seja, tratava de uma atividade clandestina.

A alegria presente em postagens nas redes sociais dos marabaenses desde que o sistema Uber passou a operar em Marabá, na última sexta-feira (24), tem prazo para acabar, ao menos por enquanto. Em contato com a Reportagem, na manhã de hoje, quinta-feira (30), motoristas do serviço informaram que pelo menos dois veículos que estavam ofertando a modalidade de transporte foram apreendidos hoje pelo Departamento Municipal de Transporte e Trânsito Urbano (DMTU). [...] Dentre as penalidades, estão a imediata apreensão dos veículos, multa equivalente a 500 vezes a tarifa do transporte coletivo, pagamento das custas da remoção e estadia do veículo no pátio do órgão de trânsito e lavratura de termo circunstanciado. Em caso de reincidência dentro de seis meses a multa é dobrada. (MARSCHALL; POMPEU, 2017, n. p.).

Ademais, a presença da plataforma digital da Uber difunde um novo hábito no deslocamento de pessoas na cidade de Marabá; a rápida aceitação e difusão de tal aplicativo de transporte pode estar relacionada, além da praticidade em acionar um carro disponível e do valor a ser pago pela corrida, com a baixa oferta no serviço de ônibus e nos preços inferiores se comparado com o praticado pelo serviço de taxi. Diante dessa realidade, mesmo sem amparo legal, a empresa impõe sua participação no transporte privado de passageiros e amplia rapidamente o número de “clientes” na cidade (motorista parceiros e usuários). Tendo a concepção de que o serviço de transporte da Uber representava uma concorrência desleal e ilegal, cerca de 50 taxistas se dirigiram, no dia 6 de dezembro de 2017, à Prefeitura Municipal de Marabá para se reunirem com o então vice-prefeito da cidade, com o objetivo de questionar a legalidade da atuação do aplicativo da Uber. Durante a reunião, “[...] a categoria classificou a atuação da empresa como clandestina em Marabá e cobrou uma posição dos órgãos de trânsito municipais. A postura do vice-prefeito, na ocasião, foi afirmar que a lei deve ser cumprida na cidade.” (VIEGAS, 2017, n. p.).

De acordo com os taxistas, a Uber não recolhe os impostos devidos e precisa ser “banida do município”. Um dos defensores dessa ideia, Dorimar Gomes Soares, presidente da Transglobo Taxi, sustentou que os motoristas da multinacional estão entrando no mercado local sem qualquer tipo de legalização. Ele ainda disse que a empresa tem tirado uma boa parte da clientela “de quem trabalha conforme a lei”. Os representantes da classe ainda declararam que não querem causar tumulto na cidade, como aconteceu em várias localidades do país, no entanto, defendem que apenas quem estiver legalizado tenha o direito de trabalhar. Aos taxistas, o vice-prefeito disse que a posição da Prefeitura é para que se cumpra a lei. (VIEGAS, 2017, n. p.).

Ainda na reunião do dia 6 de dezembro de 2017, os taxistas foram informados, pelo então vice-prefeito, que “[...] eles [motoristas da Uber] também já estiveram aqui e lhes dissemos que a ordem aos agentes de trânsito é cumprir a lei.” (VIEGAS, 2017, n. p.). Nesse caso, com menos de dois meses trabalhando na plataforma digital da Uber, ocorrem as primeiras articulações e tentativas dos motoristas parceiros com o intuito de buscar apoio político voltado para autorizar o transporte por aplicativo na cidade, uma vez que até aquele momento não existia qualquer legislação na escala nacional ou local que abarcasse o deslocamento por intermédio das plataformas digitais.

Desde quando a Uber iniciou as suas atividades, em Marabá, houve a ampliação do número de plataformas digitais e aplicativos operando na cidade. Concomitantemente, observou-se o aumento nos casos de conflitos e reivindicações envolvendo, de um lado, taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação e, do outro, os motoristas por aplicativos. Ao mesmo tempo, esses atores do transporte privado de passageiros passaram a exigir uma resposta do poder público local, tornando a CMM e a PMM palcos de manifestações. Dentre esses momentos de tensão, o jornal *Correio de Carajás*, de 21 de março de 2019, noticiou a “[...] polêmica entre taxistas e motoristas de aplicativo se acentua Marabá.” (CORREIO DE CARAJÁS, 2019, n. p.).

Usando a tribuna da Câmara nesta quarta-feira, 20, o presidente da Associação de Motoristas de Aplicativo do Pará, Jader Santos, advertiu sobre a necessidade dos parlamentares ajudarem para fortalecer a segurança dos motoristas de aplicativo e usuários.

Santos solicitou que a Câmara realize uma reunião envolvendo todos os órgãos de segurança e fiscalizadores de transporte alternativo, para discutir avanços e a normatização dos serviços. “Sofremos ameaças, como retirada de passageiro a força do motorista de aplicativo. [...]”

Irismar Melo lembrou que esse tipo de situação não é novidade para o Parlamento e a cidade de Marabá, fazendo referência à movimentação similar que houve na época do surgimento moto-taxistas e táxi lotação.

A vereadora recorda que no passado, muitos debates aconteceram e foi enviada uma lei, por parte do Executivo, para normatizar os serviços dos transportes alternativos. Para ela, é importante a discussão e análise da questão, visto que gera emprego e renda, principalmente nesse momento em que existe tanto desemprego na cidade. [...]

O presidente em exercício da Câmara, vereador Ilker Moraes, ressaltou que tem mantido contato com o segmento para viabilizar o serviço e a melhoria do transporte alternativo em Marabá, visando à segurança e respeito ao consumidor e ao trabalhador. “Temos cobrado, junto com outros vereadores, a regulamentação do serviço no município. Precisamos entender que esse serviço é importante, seja pela qualidade, custo ou pelo emprego que fornece” (CORREIO DE CARAJÁS, 2019, n. p.).

Conforme o processo de normatização do serviço de transporte individual de passageiros por aplicativo avançava na CMM, os vereadores eram pressionados no sentido de atender aos interesses individualizados das categorias de trabalhadores: taxistas, mototaxista, motoristas de táxi-lotação e motoristas por aplicativos, desdobrando em inúmeras manifestações e, conseqüentemente, provocando mudanças no projeto original e na Lei nº 17.873/2018 (MARABÁ, 2018, p. 1), que “[...] institui o plano municipal de mobilidade urbana no município de Marabá e regulamenta as políticas para mobilidade e acessibilidade contidas no plano diretor participativo de Marabá.” Vale ressaltar que, até a aprovação da referida lei, que normatizou o transporte por aplicativo na cidade de Marabá, em nenhum momento desde que a plataforma da Uber iniciou suas operações na cidade tal dispositivo teve seu funcionamento interrompido. Nesse contexto, todas as tratativas do poder público local no sentido de barrar os serviços desse vetor da modernização e similares foi direcionada para os motoristas por aplicativos que atuam na escala local.

Após o transporte por aplicativo ser regulamentado, as plataformas da Uber e da 99 continuaram ativas na cidade, infringindo o regramento local, pois essas empresas se recusaram a adequar suas atividades à normatização recém-criada para incluir o modal das plataformas digitais no seguimento de transporte individual de passageiros. Analisando as ações da empresa-plataforma Uber no espaço urbano, Motta Júnior (2019) pondera:

[...] seu aplicativo de transportes e a massa de passageiros e motoristas “tornaram obsoletas” as leis municipais e já se apresentaram como solução para os problemas dos transportes urbanos. Claramente uma “solução” ambiciosa, disruptiva, antidemocrática, desregulatória e monopolista, que atua na escala planetária de operação das grandes companhias, mas que age nas fragilidades das legislações e estruturas locais e na desarticulação dos seres sociais que acreditam serem empreendedores. (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1.910).

Enquanto vetores da modernidade, a Uber e a 99 agem nas cidades “[...] fragmentando os espaços herdado, o que inclui a destruição de instituições e a diminuição de vínculos sociais.” (RIBEIRO, 2014, p. 28-29). Mesmo dependente da organização já estabelecida no espaço urbano, essas empresas raramente vão agir no território como atores locais, pois a lógica das suas ações e de seus comandos são estabelecidos à distância, sobretudo, na escala global, “[...]”

por isso, o que se passa nos lugares está em boa medida, condicionado por processos que não são locais.” (CATAIA, 2013, p. 1.142).

Contudo, na escala local, a “[...] cidade constitui não só a arena possível para a construção de estratégias para a transformação, como também o espaço amplo para a mudança na vida das classes e grupos subordinados.” (BRITO, 2006, p. 101). Assim, a introdução das plataformas digitais e dos aplicativos na cidade de Marabá fomentou novas mobilizações e rearranjos no espaço urbano, pois grupos de trabalhadores (precarizados) passaram a vislumbrar possibilidade de inserção laboral ou de complemento salarial com as empresas Uber e 99, embora continuem gigantes no seu ramo de negócio, na escala local, passaram a contar com a concorrência de empresas imitativas, enquanto os trabalhadores dos sistemas tradicionais de transporte estão começando a fazer uso de aplicativos próprios em parceria e controle do poder público local.

Nesse contexto, em abril de 2022, foi reportada na mídia local a ação do legislativo municipal, que, uma vez implementado, poderia possibilitar o alinhamento do poder público municipal em conjunto com os trabalhadores na organização e normatização da atividade de transporte por aplicativos na cidade de Marabá. Na ocasião, um grupo formado por quatro vereadores viajou até a cidade de Araraquara, no estado de São Paulo, para conhecer o Bibi Mob, aplicativo de transporte individual urbano de passageiros, lançado em janeiro, gerenciado pela Cooperativa de Transporte de Araraquara (Coomappa). A escolha de Araraquara ocorre porque a cidade despontou como referência para vários municípios médios brasileiros, sobretudo pelo transporte público eficiente associado ao cooperativismo (POMPEU, 2022). No entanto, até o presente momento não ocorreu qualquer indicativo de projetos em tramitação na CMM que verse sobre a criação de aplicativos locais para cooperativas ou associações de trabalhadores na cidade de Marabá.

8 AJUSTES E ACOMODAÇÕES: AS AÇÕES DAS EMPRESAS, DOS TRABALHADORES, DO PODER PÚBLICO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA O DIREITO À CIDADE

Em relação à política territorial das plataformas globais, Tozi (2017) aponta que tais empresas ajustam as suas ações por meio de mudanças sistemáticas dos padrões técnicos e organizacionais de funcionamento, com a distinção na oferta de serviços variando de cidade para cidade, de região para região, de país para país. Assim, a Uber e os similares, ao utilizarem sistematicamente os “[...] meios informáticos de produção, possui elevada capacidade de adaptação às diversas peculiaridades das formações socioespaciais onde atua, sem que isso comprometa sua centralização na hierarquia de comando.” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 4). Um exemplo de adaptação da Uber é a diferença na forma de pagamento das viagens, pois, de acordo com Tozi, Duarte e Castanheira (2021), em diversos países europeus, a empresa não aceita o pagamento em dinheiro. “Em contrapartida, em países mais pobres como o Brasil, a Uber necessita fazê-lo, pois, dessa maneira, consegue atuar nas áreas empobrecidas do território.” Dessa forma, “[...] a empresa tem sido eficiente em abranger uma parcela da população que não possui acesso ao sistema bancário e às formas eletrônicas de pagamentos.” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 4).

Diante dessa realidade, a estratégia de ação territorial dos vetores globais da modernização, Uber e 99, abarca não apenas as metrópoles, as cidades grandes, mas também as cidades médias, como no caso de Marabá. Ao serem inseridas nesse processo, as cidades médias ficam sob “[...] o domínio de um modo de vida muito mais caracterizado por elementos advindos das transformações globais, do que aquele decorrente das decisões locais.” Tais mudanças são perpetradas, sobretudo, por grandes empresas com poder de atuação global nos setores industriais, comerciais e de serviços, possíveis graças ao papel desempenhado “[...] pelas redes de comunicação e informação, pela melhoria nos grandes equipamentos e infraestruturas de transportes e da articulação entre os agentes econômicos e o poder público.” (CATELAN, 2013, p. 520-521).

Nas palavras de Montenegro (2020, p. 6), “[...] o controle das possibilidades técnicas e normativas pelas grandes empresas detentoras de plataformas digitais e aplicativos permite mobilizar e desmobilizar a força de trabalho constantemente, em um mercado de trabalho supostamente autorregulado.” Nesse contexto, a Uber, enquanto vetor da modernização, promove a requalificação do espaço urbano segundo os seus interesses econômicos,

aprofundando a precarização e a expropriação do trabalhador, bem como exigindo respostas normativas dos entes políticos na escala local e nacional.

De acordo com Tozi (2017, p. 10271), é no espaço urbano que essas corporações desenvolvem “[...] 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.” O autor esclarece que, nesse processo, empresas como a Uber e a 99, por monopolizar o domínio da técnica, promovem diferentes reações na escala local. Assim, para as empresas plataformas, a técnica “[...] representa a concretude de uma estratégia global”, enquanto para os motoristas por aplicativo, a técnica “[...] é um meio de trabalho sobre o qual a sua capacidade de ação é mínima. Para os reguladores estatais, ela é um elemento de desestabilização e envelhecimento dos quadros jurídicos.” (TOZI, 2017, p. 10271).

Impulsionando ativamente os processos de digitalização da sociedade e do território, é notório que a chegada das plataformas digitais e aplicativos na cidade de Marabá potencializou o processo de precarização do trabalho e as novas formas de exploração do espaço urbano, com sua igual precarização. Para Tozi, Duarte e Castanheira (2021, p. 10), as plataformas se apresentam a esses trabalhadores uberizados “[...] como uma alternativa ao desemprego no Brasil, aliada à necessidade de dinheiro imediato para o pagamento de despesas fixas, como aluguel, alimentação, energia elétrica e água”. No entanto, os referidos autores salientam que esses trabalhadores uberizados, mesmo desamparados pelas empresas que prestam serviços e controlados por algoritmos, “[...] buscam na própria tecnologia da informação e, portanto, no próprio meio técnico-científico-informacional, formas de resistências.” (TOZI; CASTANHEIRA; DUARTE, 2019, p. 194).

Diante do atual estágio do mercado de trabalho brasileiro, fomentado pelo capitalismo de plataforma, com os seus algoritmos e aplicativos subordinando uma multidão de trabalhadores às novas modalidades de exploração, expropriação e precarização laboral, Montenegro (2020) explica que:

O mercado de trabalho brasileiro [...] define-se como uma divisão social do trabalho com enorme variedade de atividades, mas também pela extrema adaptabilidade dos atores. Motoristas e entregadores por meio de aplicativos têm passado, assim, a somar recentemente às novas formas de trabalho desenvolvidas pela população de baixa renda na busca de sustento diário [...]. Dado o agravamento recente da conjuntura econômica e social do país, não apenas trabalhadores de baixa renda e pouca qualificação têm passado a atuar como motoristas e entregadores de aplicativos, mas também trabalhadores desempregados de formações variadas. Uma mobilidade social descendente – advinda do empobrecimento da chamada “nova classe média”, do desemprego e do alto grau de endividamento [...]. (MONTENEGRO, 2020, p. 6).

Nesse cenário de nítida precarização do trabalhador, Silva e Pereira (2021, p. 40) alertam para o fato de que “[...] o sujeito social não é mais visto como produtor social ou trabalhador, mas como consumidor de mercadorias.” Esse raciocínio vai ao encontro do álbi utilizado pela Uber para se abster das responsabilidades trabalhistas, diante do debate sobre a possibilidade de vínculo empregatício entre a empresa e o trabalhador que exerce a função de motorista parceiro. Autores como Filgueiras e Antunes (2020) demonstram que as grandes plataformas digitais para se eximirem das responsabilidades trabalhistas e, conseqüentemente, continuarem exitosamente com o seu sistema de exploração do trabalhador, procuram agir da seguinte forma:

Enfeixa-se o ciclo da lógica da exploração nas grandes plataformas digitais, visto que as corporações alegam que: 1) são empresas de tecnologias digitais; 2) fazem a intermediação de atividades nas quais trabalhadores/as oferecem serviços de forma autônoma; 3) convertem a força de trabalho em clientes; 4) eliminam a subordinação, alegando liberdade para trabalhar quando, onde e como quisessem. (p. 32).

Ao analisar as condições de trabalho na cidade, no período contemporâneo, Godoy (2016, p. 141) aponta para a existência de uma relação imbricada entre a urbanização, a precarização do trabalho e a mundialização do capital. A autora ressalta que o “[...] trabalho tem centralidade na vida social e que analisá-lo como prática social oferece contribuição para compreender o fenômeno urbano.” Nesse sentido, a relação entre o trabalho precarizado e o processo de urbanização vigente está diretamente vinculado ao modo de reprodução do capital na cidade.

No período em que a mundialização atinge patamares sem precedentes e as cidades são projetadas como plataformas do capital internacional, as condições de reprodução do trabalho e dos trabalhadores mostram-se tão precárias [...]. Isso permite compreender que a urbanização é uma condição da precarização do trabalho que, por sua vez, é uma condição da mundialização. (GODOY, 2016, p. 144).

Diante do fenômeno de expansão das plataformas digitais e aplicativos de transporte privado no Brasil, Tozi, Duarte e Castanheira (2021) estabelecem uma correlação entre o espaço precário e o trabalho precário presentes na atividade dos motoristas de aplicativos. De acordo com os referidos autores, “[...] no território, a modernidade da Uber mostra-se dependente do trabalho precário e dos locais improvisados. A plataforma e o algoritmo são programados com uma perspectiva alienadora dos sujeitos e dos lugares, na medida em que lhes retiram possibilidades de autonomia [...]” (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021, p. 14).

Godoy (2016) salienta que o Estado é outro ente preponderante para arregimentar os interesses dos vetores hegemônicos do capital à formalização de precarização do trabalho. Nesse contexto, o poder estatal intervém no ordenamento jurídico, alterando a legislação que regulamenta o contrato de trabalhadores terceirizados e a consequente flexibilização nas relações de trabalho. Assim, a institucionalização da precarização do trabalho fomenta a ampliação das desigualdades sociais e a consequente segregação socioespacial. Dessa forma, Godoy (2016, p. 151) assevera que “[...] a condição precária do trabalhador é também a sua condição precária de moradia, de transporte e de acesso a todos os direitos, em instância última, o direito a cidade”.

De acordo com Faria (2013, p. 3-4), o debate sobre o direito à cidade na atualidade tem sua constituição no direito humano universal, sendo foco de atenção da opinião pública em diversas conferências e fóruns ao redor do mundo. Diante do exposto, é possível depreender que, de “[...] um modo geral, o direito à cidade em sua forma atual se manifesta como luta contra a opressão capitalista, e uma de suas linhas de combate, na tentativa de ampliar a participação popular no planejamento e na gestão da cidade.” (VAN DEN BRULE, 2020, p. 305).

Embora a atividade do transporte de passageiros por aplicativo esteja sob a égide de oligopólios tecnológicos que modernizaram as formas de precarização do trabalhador e do espaço urbano, começam a surgir em algumas cidades brasileiras mobilizações políticas envolvendo poder público local, associações e cooperativas de trabalhadores com o objetivo de amparar legalmente a implementação de aplicativos de transporte locais, a exemplo da cidade de Araraquara no estado de São Paulo, que regulamentou e fomentou, na escala local, o uso de um novo aplicativo de transporte individual urbano de passageiros, administrado pelos trabalhadores da Cooperativa de Transporte de Araraquara (Coomappa).

A realidade vivenciada no transporte por aplicativo na cidade de Araraquara é perfeitamente viável para ser implementada na cidade de Marabá, restando ao poder público municipal, na figura da PMM e da CMM, em consonância com as categorias de trabalhadores (taxistas, mototaxistas, motoristas e motociclistas uberizados), propor políticas públicas voltadas para promover a difusão de aplicativos administrados pelos próprios trabalhadores.

Nesse sentido, embora a criação de aplicativos locais seja algo viável e de fácil acesso, até o presente momento não ocorreu qualquer indicativo de projetos em tramitação na CMM que indique a criação de aplicativos locais para cooperativas ou associações de trabalhadores na cidade de Marabá.

Essa relação de conformação dos detentores do poder estatal direcionados a legislar em prol dos vetores econômicos demonstra que “[...] o direito à cidade como hoje existe, como se constitui atualmente, encontra-se muito mais estreitamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica com condições de moldar a cidade cada vez mais segundo suas necessidades particulares e seus mais profundos desejos.” (HARVEY, 2014, p. 63).

O direito à cidade é, portanto muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. (HARVEY, 2014, p. 28).

Para Harvey (2014, p. 21), a possibilidade de mudança dessa realidade poderá acontecer somente quando houver o entendimento de que os sujeitos “[...] que constroem e mantêm a vida urbana têm uma exigência fundamental sobre o que eles produziram, e que uma delas é o direito inalienável de criar uma sociedade mais em conformidade com os seus desejos.” Assim, diante dessa tomada de consciência, será possível vislumbrar uma perspectiva política do urbano que tenha sentido para os cidadãos que estão à margem do direito à cidade.

Harvey (2014, p. 62) destaca que “[...] cada vez mais, vemos que o direito à cidade vem caindo nas mãos de seus interesses privados ou quase privados.” O autor aponta uma contradição na dinâmica do trabalho urbano, embora o trabalho esteja em franca expansão — como no caso do trabalho mediado por tecnologias digitais — com capacidade de gerar e sustentar a vida urbana, o trabalho é, a cada momento, “[...] realizado por trabalhadores precários, quase sempre em jornadas de meio expediente, desorganizados e com salários irrisórios.” (HARVEY, 2014, p. 17).

Em contraponto a essa política de precarização da cidade e do trabalhador uberizado, são verificados, na cidade, focos de manifestações contrários às ações deletérias da Uber, a exemplo do ocorrido em março de 2021, quando um grupo composto por cerca de 160 motoristas por aplicativos, vinculados à plataforma digital Uber, mobilizaram-se, por meio das redes sociais, com o intuito de promover uma carreta pelas ruas de Marabá. A motivação do protesto foi devida “[...] às últimas promoções lançadas, como “Uber Promo”, que achatam ainda mais o rendimento dos motoristas.” (CORREIO DE CARAJÁS, 2021, n. p.).

Além disso, é observada, na cidade de Marabá, a incidência de ações coletivas e a participação política dos atores que estão envolvidos diretamente no transporte individual de

passageiros, inclusive com a criação da AMAM, ocorrida em meados de 2021. Essa categoria de trabalhadores tem pressionado constantemente o poder público local nas suas três esferas — Executivo, Legislativo e Judiciário — com o intuito de buscar a autorização e a legalização dos serviços de transporte mediados por plataformas digitais e aplicativos e, conseqüentemente, a legalidade da sua atividade laboral diante do regramento local. Dessa forma, importa ressaltar que o serviço prestado por esses trabalhadores está relacionado a atividades laborais precarizadas, sem qualquer seguridade social, e que as alterações constantes na regulamentação do transporte por aplicativo, em favor da Uber e da 99, agudizou sobremaneira o processo de precarização desses atores e, conseqüentemente, do espaço urbano.

O presente capítulo, organizado em forma de artigo, teve como objetivo analisar como as novas coalizões trabalho-política-espaço urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder público local, com seus desdobramentos no espaço urbano, pois trabalho precário tem como correspondente espaço precário, afetando o direito à cidade.

No que se refere à ação territorial das empresas-plataforma, constatou-se que tais empresas materializam as suas operações a partir da apropriação do espaço herdado, pois a efetividade do serviço de transporte por aplicativo depende da organização pretérita das cidades, tornando o espaço um fator produtivo essencial na adaptação das plataformas digitais e aplicativos na escala local. Enquanto vetores da modernidade, empresas globais de informação, como a Uber e as similares, não eliminaram os sistemas tradicionais de transporte existentes na cidade de Marabá; contraditoriamente, essas empresas passam a concorrer diretamente com taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação e, assim, drenam uma parte dos rendimentos que outrora circulava entre esses trabalhadores dos serviços de transporte privado de passageiros na cidade.

Com relação ao trabalhador, considerado pelas empresas globais de informação como motorista parceiro e um consumidor dos serviços de intermediação digital, aponta-se que as plataformas digitais e os aplicativos passam a acomodar e controlar uma parcela significativa da força de trabalho, composta por desempregados, subempregados, desalentados, entre outros. Esses encontram, nesse tipo de atividade, a possibilidade de inserção no mercado de trabalho como motoristas por aplicativos, sob a condição de “[...] infoproletariado ou ciberproletariado.” (FILGUEIRA; ANTUNES, 2020, p. 40). No tocante à realidade no transporte por aplicativos, os trabalhadores que exercem atividades laborais nas plataformas digitais passam a ter suas vidas mediadas por formas contemporâneas de precarização viabilizadas pelo advento dos aplicativos (MONTENEGRO, 2020).

Como foi visto, além da apropriação do espaço historicamente construído, as empresas globais de informação, Uber e 99, exigiram mudanças constantes no regramento municipal que flexibilizou a entrada de novas plataformas digitais e aplicativos no espaço urbano de Marabá, inclusive com o surgimento de aplicativos pertencentes a empresas locais. No mais, tem-se o primeiro alinhamento envolvendo o poder local e os agentes não hegemônicos, pois a PMM apoiou e autorizou a criação do aplicativo “Mototáxi Marabá”, de iniciativa da UNIMOTO. Mesmo restrito aos associados da UNIMOTO, esse aplicativo tornou-se um concorrente de agentes locais contra os aplicativos das empresas globais, Uber Moto e 99 Moto. Ainda na escala local, além do aplicativo Mototáxi Marabá, é observado na cidade o surgimento de empresas detentoras de aplicativos imitativos, como no caso da Losamo e Bora 94, esta última, utilizando-se da densidade comunicacional criada pelos grandes vetores da modernidade, seguem expandindo os serviços dos seus aplicativos para outras regiões do País.

Se antes as empresas globais de informação Uber e 99 detinham o poder oligárquico das plataformas digitais, na atualidade, o acesso a esse tipo de tecnologia pelos agentes não hegemônicos pode significar novos arranjos no mundo do trabalho e a possibilidade de retorno, em alguma medida, do poder estatal na organização do transporte individual de passageiros no espaço urbano. Acredita-se que parcerias envolvendo PMM, CMM, associações e cooperativas de trabalhadores possam contribuir para o surgimento de ações conjuntas no sentido de dotar o espaço urbano de Marabá com aplicativos locais que abarquem as diversas categorias de trabalhadores presentes na cidade, estejam eles vinculados aos sistemas tradicionais de transportes ou ao transporte privado por aplicativo.

Para além da cisão presente no espaço urbano diante da ação das empresas detentoras das plataformas digitais e aplicativos, a possibilidade de apropriação desse aporte tecnológico, pelos trabalhadores, com a legitimação do poder público local, vislumbra novos usos do território por agentes que até então eram frutos da racionalidade de precarização imposta pelos vetores da modernidade. Portanto, uma ação conjunta no território usado e urbano pode permitir aos atores não hegemônicos a utilização das próprias TICs como novas formas de resistências no espaço herdado, frente à efetividade voraz do capitalismo de plataforma no espaço urbano de Marabá.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A empresa-plataforma Uber, juntamente com outras empresas que detêm o controle das plataformas digitais em operação na cidade de Marabá, materializa as ações de seus aplicativos no território historicamente construído, apropriando-se constantemente do espaço herdado. Nota-se que, a partir da difusão do capitalismo de plataforma, esses vetores da modernidade criam e propagam ferramentas tecnológicas com capacidade de ação global. Mas, no território usado, tem-se a requalificação do espaço (no caso em estudo, o espaço urbano), segundo os seus interesses econômicos, aprofundando a precarização desse espaço em conjunto com a precarização das relações de trabalho, com a expropriação do trabalhador, exigindo respostas normativas dos entes políticos na escala local e nacional.

Importa observar que, desde quando a Uber disponibilizou seu aplicativo de transporte privado de passageiros na cidade de Marabá, a empresa e os trabalhadores vinculados a sua plataforma digital foram alvos de múltiplas manifestações, desencadeando, no espaço urbano, uma acirrada tensão entre os trabalhadores envolvidos, sejam aqueles que já prestavam esses serviços de transporte privado de passageiros, sejam os trabalhadores uberizados, envolvendo o poder público e outros agentes. Para Antunes (2018), essas tensões expressam uma fragmentação da classe trabalhadora, contribuindo para a constituição de uma cidade cada vez mais fragmentada socialmente e permeada por conflitos (HARVEY, 2014).

No que tange à dinâmica da geografia do transporte privado de passageiros em Marabá, pós introdução dos aplicativos na cidade, constata-se que, no período atual, o território usado tornou-se abrigo de sistemas de transporte com níveis de organização e operacionalização distintos. Por conseguinte, no espaço urbano tem-se a oferta de serviços modernos de transporte via plataformas digitais e aplicativos que passam a concorrer diretamente com os sistemas tradicionais de transporte privado de passageiros.

Entre os principais achados desta pesquisa, destaca-se, portanto, que esses vetores da modernidade, ao se apropriarem do espaço herdado e se estabelecer no território historicamente construído, além de sistematizar o uso de plataformas digitais e aplicativos, promovem em paralelo com a criação de serviços imitativos semelhantes aos modais tradicionais de transporte em operação na cidade. Com efeito, evidencia-se que, para cada atividade de transporte privado de passageiros tradicional presente na escala local, a exemplo de Marabá, foi desenvolvido e colocado em operação um concorrente mediado por aplicativo digital: o táxi *versus* o transporte

de carro mediado por aplicativo, o mototáxi *versus* o transporte de moto mediado por aplicativo e o táxi-lotação *versus* Losamo.⁸

No que se refere aos modais presentes no transporte privado de passageiros na cidade de Marabá, constata-se que as atividades tradicionais se mostram resilientes frente à concorrência inovadora das plataformas digitais e dos aplicativos. Por conseguinte, nota-se que, no transporte de passageiros por aplicativo, ao mesmo tempo em que ocorre a difusão dos serviços com carros e motos na cidade, com empresas que atuam nas escalas global (Uber e 99), regional (Urbano Norte, Bibi Mob) e local (Bora 94 e Losamo), verifica-se que tal modalidade de transporte apresenta grande rotatividade de aplicativos, isto é, as empresas disponibilizam a plataforma, mas, devido à baixa adesão de clientes (motoristas e usuários), decidem por descontinuar as operações dos seus aplicativos, como no caso da Flip Mob e da Mab Way.

Levando-se em consideração o histórico de conflitos envolvendo o transporte privado de passageiros em Marabá, a pesquisa evidencia que a falta de regulamentação municipal contribui, em grande parte, para o acirramento dos ânimos entre os trabalhadores. Nas reportagens publicadas na mídia local e regional, e nos relatos dos trabalhadores, foi possível constatar que tensões, brigas, depredações de veículos e pressão política estão diretamente relacionadas ao surgimento de novas modalidades no transporte privado de passageiros, sobretudo no momento de instalação dos serviços, assim como está ocorrendo atualmente com o transporte por aplicativo com o uso de motos. Por outro lado, quando ocorre a regulamentação desses serviços pelo poder público local, há tendência de arrefecimento dos conflitos, o que não significa o seu fim. No caso em questão, ao primeiro sinal de um novo serviço de transporte atuando na cidade, esses são prontamente repelidos e impedidos de exercer tal atividade pelos trabalhadores já regulamentados, sob acusação de exercer a prática de transporte clandestino.

Do ponto de vista do trabalho, os trabalhadores inseridos no transporte privado de passageiros, em Marabá, pertencem à classe que vive-do-trabalho (ANTUNES, 2018). Todavia, observa-se que a Uber e as demais empresas detentoras de plataformas digitais e aplicativos modernizaram as formas de precarização do trabalhador, ficando esses atores responsáveis pela aquisição e manutenção dos instrumentos de trabalho (internet, celular, combustível, manutenção do veículo, entre outros) necessários para exercer a atividade laboral como motorista ou motociclista uberizado. Para essas corporações, os trabalhadores vinculados às

⁸ Cabe ressaltar que, embora a Losamo ofereça o serviço de transporte similar ao praticado no táxi-lotação, a empresa tem autorização para exercer a atividade de transporte mediado por aplicativo.

suas plataformas digitais são meros clientes que consomem as suas tecnologias, desprovidos de qualquer vínculo empregatício, contato pessoal com a empresa ou proteção social.

Paralelamente, nota-se que a chegada de tais empresas ao espaço urbano de Marabá alterou a relação entre os trabalhadores dos sistemas tradicionais de transporte, pois eles passaram a desenvolver, com frequência, articulações e mobilizações entre si e com o poder público local, como mecanismo de enfrentamento às ações impostas pelas empresas detentoras das plataformas digitais e aplicativos na cidade. Por outro lado, embora o transporte mediado por aplicativo esteja inserido no dia a dia de quem precisa se locomover na cidade, e a proliferação desses dispositivos no espaço urbano seja uma realidade, graças à banalização da técnica, percebe-se que, em se tratando dos demais modais (táxi, mototáxi e táxi-lotação), é incipiente o uso desse aparato tecnológico que poderia representar a possibilidade de concorrência direta com os grandes vetores da modernidade.

Destaca-se que as novas atividades assentadas em aplicativos de transportes na cidade de Marabá trouxeram consequências para a política local, sobretudo para tentar criar constrangimentos às normas impostas pelo capitalismo de plataforma, e suas ações que iam de encontro à regulamentação vigente que organizava os modais de transporte privado de passageiros no espaço urbano, até então sob o controle do Executivo Municipal. Logo, as grandes corporações globais — Uber e 99 — começaram a agir no espaço urbano renegando a legislação vigente na escala local. Consequentemente, os demais agentes, dentre eles os trabalhadores inseridos no contexto do transporte de passageiros tradicionais ou por aplicativos, passaram a pressionar, em várias ocasiões, os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário com o intuito de terem as suas demandas atendidas.

Por conseguinte, ressalta-se que ainda cabe ao poder público local o ato de regulamentar e disciplinar o transporte de passageiros na cidade. Nessa direção, constata-se que, mediante à chegada da Uber em Marabá, o Executivo Municipal teve as ações direcionadas de acordo com a pressão política exercida pelos agentes inseridos no contexto. Note-se, portanto, que a primeira ação política foi a proibição imediata dessa modalidade de transporte na cidade e, em seguida, procurou inserir o transporte por aplicativo no mesmo regramento destinado aos serviços ofertados por táxi e, finalmente, tratou de criar uma lei específica para a regulamentação de tal serviço de transporte na cidade. Mediante o exposto ao longo da pesquisa, a criação da Lei Municipal nº 17.949/2019 (MARABÁ, 2019), que regulamentou o transporte remunerado privado individual de passageiros na cidade de Marabá, recebeu inúmeras manifestações favoráveis e contrárias. Após ser sancionada, a referida lei passou por alterações no seu texto original, tornando os dispositivos regulatórios mais flexíveis.

No presente momento, percebe-se que o poder público local figura como mero legitimador das ações das plataformas digitais e aplicativos, inclusive, abdicando de ter em seu domínio um banco de dados com informações fundamentais para entender os meandros do transporte por aplicativos na cidade. Assim, cria-se uma “zona cinzenta” com relação aos dados referentes a essa modalidade, o que dificulta a criação de políticas públicas voltadas para dinamizar o setor de transporte privado de passageiros. A operacionalização dos serviços ofertados nas plataformas digitais e nos aplicativos de transporte são altamente dependentes do território usado, onde as externalidades presentes na cidade de Marabá, tais como o viário urbano, os trabalhadores, os usuários e os veículos, tornam possível a materialização das ações dos algoritmos e, assim, a organização e a atualização de mecanismos modernos de exploração e precarização do trabalhador e do espaço urbano. Portanto, com a apropriação do espaço herdado e do território historicamente construído, essas corporações passam a conceber a cidade como recurso que deve ser explorado segundo os seus interesses financeiros em detrimento do espaço humanizado e abrigo de todos.

Contundo, graças à banalização técnica, os agentes não hegemônicos começam criar, na escala local, ações concretas envolvendo as técnicas antigas em consonância com as técnicas mais modernas, a exemplo do aplicativo Mototáxi Marabá. No horizonte, avista-se que a apropriação das técnicas modernas pelo poder público local em consonância com agentes locais pode servir de fio condutor para o desenvolvimento e a aplicação de políticas públicas voltadas para atenuar a precarização imposta pelos agentes globais ao setor de transporte privado de passageiros. Nesse contexto, têm-se, na união e nas ações coordenadas envolvendo o poder público local, associações e cooperativas de trabalhadores, a possibilidade de criação de plataformas digitais e aplicativos locais como novos mecanismos de defesa frente à perversidade imposta pelo capitalismo de plataforma.

Por fim, é importante destacar que esses resultados não são conclusivos. Acredita-se que a teoria dos circuitos da economia urbana (SANTOS, 2018; SILVEIRA, 2015) possa contribuir sobremaneira para aprofundar as reflexões e os debates, no tocante às mudanças provocadas pelos agentes do circuito superior nas formas históricas de organização da vida social e na dinâmica do espaço herdado. Especialmente, a partir da realidade socioeconômica vivenciada pelos trabalhadores do circuito inferior, envolvidos no transporte privado de passageiros, e as perspectivas de ações do poder local, na promoção de políticas públicas de inserção de trabalhadores no transporte privado e individual de passageiros, para se precaver de novos conflitos envolvendo os agentes do circuito inferior com as plataformas digitais e os aplicativos de transporte, como ocorre na atualidade entre os mototaxistas e os motociclistas uberizados.

REFERÊNCIAS

- ALVES, F. Transporte: Mototaxistas lançam aplicativo de chamadas para corridas em Marabá. **ASCOM/PMM**. 3 mar. 2023. Disponível em: <https://maraba.pa.gov.br/mototaxistas-app/>. Acesso em: 3 mar. 2023.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Ed. Boitempo, 2018.
- ARAÚJO, L. Mototaxistas protestam na Câmara e no Fórum contra aplicativo de transporte em Marabá. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 2 de fev. 2023. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/mototaxistas-protestam-na-camara-e-no-forum-contra-aplicativo-de-transporte-em-maraba/>. Acesso em: 3 fev. 2022.
- ARAÚJO, L.; ROCHA, E. Mototaxistas arrancam outdoors do Uber Moto em Marabá. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 12 mai. 2022. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/mototaxistas-arrancam-outdoors-do-uber-moto-em-maraba/>. Acesso em: 18 jun. 2022.
- ARAÚJO, T. Transporte por moto com aplicativo é ilegal em Marabá, diz DMTU. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 25 mai. 2022. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/transporte-por-moto-com-aplicativo-e-ilegal-em-maraba-diz-dmtu/>. Acesso em: 18 jun. 2022.
- ARROYO, M. M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B; SOBARZO, O. (Orgs.) **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-86.
- BANDEIRAS, Z. Taxistas e mototaxistas tentam frear mudança na lei dos aplicativos em Marabá. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 22 abr. 2021. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/taxistas-e-mototaxistas-tentam-frear-mudanca-na-lei-dos-aplicativos-em-maraba/>. Acesso em: 18 jan. 2022.
- BESSA, K. Cidade média e sua inserção na rede urbana. **Revista Sapiência, Iporá**, v. 9, n. 2, p. 149-165. 2020. Disponível em: <https://core.ac.uk/reader/288225000>. Acesso em: 25 abr. 2023.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 25 jun. 2020.
- BRASIL. Presidência da República. Secretária Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm. Acesso em: 25 mai. 2020.

- BRITO, T. M. A. A importância das escalas espaciais para compreensão do processo de globalização. **Revista Geografias**, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 93–106, 2006. DOI: 10.35699/2237-549X.13197. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/13197>. Acesso em: 21 set. 2022.
- BUTCHER, I. Machine: empresa desenvolve apps de transporte white label. **Mobile Time**, 24 jun. 2022 Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/noticias/24/06/2022/machine-empresa-desenvolve-apps-de-transporte-white-label/>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- CASTANHEIRA, G.; DUARTE, L. Uberização e a ação política da Uber: A precarização como norma e o uso fazer território como recurso. In: RENA, N.; FREITAS, D. SÁ, A. I.; BRANDÃO, M. (Orgs.). **Anais do II Seminário Internacional Urbanismo Biopolítico**. Belo Horizonte: associação Imagem Comunitária, 2019, v. 1, p. 1.066-1.089. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/334658249_UBERIZACAO_E_A_ACAO_POLITICA_DA_UBER_A_precarizacao_como_norma_e_o_uso_do_territorio_como_recurso. Acesso em: 3 jul. 2022.
- CASTANHEIRA, G.; TOZI, F. **A precarização da relação capital-trabalho e a quarta Revolução Industrial: a Uber e sua articulação estratégica no território brasileiro**. Conferência: III Congresso Brasileiro de Organização do Espaço; XV Seminário de Pós-graduação em Geografia: UNESP-RC, 2021.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. v. 1.
- CATAIA, M. Civilização na encruzilhada: globalização perversa, desigualdades socioespaciais e pandemia. **Revista Tamoios**, [S.l.], v. 16, n. 1, maio 2020. ISSN 1980-4490. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/50742>. Acesso em: 3 jun. 2023. doi: <https://doi.org/10.12957/tamoios.2020.50742>.
- CATAIA, M. Território usado e federação: articulações possíveis. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 34, n. 125, p. 1.135-1.151, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73302013000400007. Acesso em: 3 mai. 2022.
- CATELAN, M. J. Cidades médias, globalização e interações espaciais interescares: os minidistritos industriais, comerciais e de serviços em São José do Rio Preto. **GEOGRAFIA**, Rio Claro, v. 38, n. 3, p. 511-527, set./dez. 2013. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/8178>. Acesso em: 3 nov. 2022.
- COM APLICATIVO municipal, motoristas de Araraquara ficam com 95% do valor da corrida e comemoram lucros. **G1**, São Carlos e Araraquara, 1 fev. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2022/02/01/motoristas-de-aplicativo-de-araraquara-comemoram-sucesso-de-plataforma-municipal-que-aumenta-lucros.ghtml>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO. **Marabá**: empresas de transporte por aplicativos presentes na cidade. DMTU, 2021.

DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO. **Marabá:** números de autorizações e de veículos cadastrados para o exercício do transporte privado e individual de passageiros em 2023. DMTU, 2023.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>. Acesso em: 8 abr. 2022.

GODOY, T. M. P. Trabalho e crise urbana: condições da precarização. **Revista Cidades**, v. 13 n. 22, 2016: Justiça e direito: um debate sobre o urbano (online). Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/11927>. Acesso em: 5 jan. 2022.

GOMES, E. Em Marabá, Audiência Pública dos Transportes mirou táxis-lotação, táxis de outras cidades e o temível Uber. **Zé Dudu**, Marabá, 14 set. 2017. Disponível em: <https://www.zedudu.com.br/em-maraba-audiencia-publica-dos-transportes-mirou-taxis-lotacao-taxis-de-outras-cidades-e-o-temivel-uber/>. Acesso em 11 nov. 2020.

HAÔR, V. Motoristas de todas as plataformas de aplicativos já podem ser regularizados em Marabá. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 17 jun. 2021. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/transporte-motoristas-de-todas-as-plataformas-de-aplicativosja-podem-ser-regularizadas-em-maraba>. Acesso em: 18 jun. 2021.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE divulga as estimativas populacionais dos municípios para 2017. **AGÊNCIA NOTÍCIAS IBGE**, Estatísticas Sociais, 31 ago. 2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/16131-ibge-divulga-as-estimativas-populacionais-dos-municipios-para-2017>. Acesso em: 1 jul. 2022

IBGE. Coordenação de Geografia, Regiões de influência das cidades 2018, **IBGE**, Rio de Janeiro 2020 ISBN: 9786587201047.

IBGE. Prévia da População dos Municípios com base nos dados do Censo Demográfico 2022 coletados até 25/12/2022. **IBGE**. 28 jun. 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=35938&t=resultados>. Acesso em: 1 jul. 2023.

INDIGNADOS, mototaxistas assistem ao avanço do Uber Moto em Marabá. **Zé Dudu**. 7 mar. 2023. Disponível em: <https://www.zedudu.com.br/indignados-mototaxistas-assistem-ao-avanco-do-uber-moto-em-maraba/>. Acesso em: 7 mar. 2023.

KALIL, R. B. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020. 308 p. ISBN 9786555500295.

LOBO, S. S. P. O. N. - Die Mensch-Maschine: Auf dem Weg in die Dumphöhle. **Der Spiegel**, Hamburg, 3 set. 2014. Disponível em:

<http://www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/sascha-lobo-sharing-economy-wie-bei-uber-ist-plattform-kapitalismus-a-989584.html>. Acesso em: 3 jan. 2023.

MANGAS, A. Na CMM, motoristas de Uber e 99 cobram solução para poder trabalhar. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 20 abr. 2021. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/na-cmm-motoristas-de-uber-e-99-cobram-solucao-para-poder-trabalhar/>. Acesso em: 18 jun. 2021.

MARABÁ. **Lei nº 17.873, de 16 de novembro de 2018**. Institui o plano municipal de mobilidade urbana no município de Marabá e regulamenta as políticas para mobilidade e acessibilidade contidas no plano diretor participativo. Disponível em: https://www.governotransparente.com.br/transparencia/documentos/4466490/download/98/Plano%20de%20Mobilidade_Lei%20n%C2%BA%2017.873-2018.pdf. Acesso em: 2 jul. 2022.

MARABÁ. **Projeto de Lei nº 21, de 30 de abril de 2019a**. Dispõe sobre a regulamentação do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá, e dá outras providências. Disponível em: http://sapl.maraba.pa.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2019/17183/17183_texto_integral.pdf. Acesso em: 2 jun. 2022.

MARABÁ. **Lei nº 17.949, de 28 de novembro de 2019b**. Dispõe sobre a regulamentação do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá. Disponível em: <https://maraba.pa.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/LEI-No-17.949-2019-aplicativos.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2021.

MARABÁ. **Decreto nº 11, de 10 de fevereiro de 2020a**. Institui e regulamenta a cobrança das autorizações as empresas operadoras de transporte por aplicativo e do motorista/conductor, com base no art. 55 da lei municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019. Disponível em: <https://nfe.maraba.pa.gov.br/esiat/Setup/Decreto%20DESIF%20e%20Regulamenta%C3%A7%C3%A3o%20Aplicativo.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2021.

MARABÁ. **Lei nº 18.007, de 26 de novembro de 2020b**. Altera a Lei municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019, e dá outras providências. Disponível em: <https://maraba.pa.gov.br/transporte-plataformas-por-aplicativo-devem-buscar-regularizacaojunto-aodmtu>. Acesso em: 02 abr. 2021.

MARABÁ. **Projeto de Lei nº 12, de 10 de maio de 2021**. Altera a Lei municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a regulamentação do transporte do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá. Disponível em: http://sapl.maraba.pa.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2019/17183/17183_texto_integral.pdf. Acesso em: 2 jun. 2022.

MARABÁ, Prefeitura Municipal. **Transporte**: Plataformas por aplicativo devem buscar regularização junto ao DMTU. Notícias, Marabá, 09 de mar. 2021. Disponível em: <https://maraba.pa.gov.br/transporte-plataformas-por-aplicativo-devem-buscar-regularizacaojunto-ao-dmtu/>. Acesso em: 2 jun. 2021.

MARCELINO, A. T. **Regulação e conflito em serviços tradicionais e dinâmicos de mobilidade urbana**. 2018. 262 f. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, CSSA, Recife, 2018.

MARQUES, A. Nem Uber, nem 99: apps regionais correm para dominar o interior do Brasil. **Tecnoblog**. 2022. Disponível em: <https://tecnoblog.net/especiais/nem-uber-nem-99-apps-regionais-correm-para-dominar-o-interior-do-brasil/>. Acesso em: 13 fev. 2022.

MARQUIORO, T. Motociclistas de aplicativo de Marabá denunciam ameaças: 'perseguido nas ruas'. **O Liberal**. Disponível em: <https://www.oliberal.com/para/motociclistas-de-aplicativo-de-maraba-denunciam-ameacas-a-gente-esta-sendo-perseguido-nas-ruas-1.604497>. Acesso em: 23 jan. 2023.

MARSCHALL, L. Juiz determina que Marabá deixe os motoristas de Uber em paz. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 7 mai. 2018. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/juiz-determina-que-maraba-deixe-os-motoristas-de-uber-empaz>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARSCHALL, L. Motoristas por aplicativo organizam manifestação na próxima segunda-feira. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 21 jun. 2019a. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/motoristas-por-aplicativo-organizam-manifestacao-na-proxima-segunda-feira/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARSCHALL, L. Taxistas e mototaxistas pressionam vereadores a limitarem transporte por aplicativo. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 25 jun. 2019b. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/taxistas-e-mototaxistas-pressionam-veredores-a-limitarem-transporte-por-aplicativo/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARSCHALL, L.; POMPEU, U. DMTU apreende carros da Uber e serviço não completa uma semana. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 30 nov. 2017. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/dmtu-apreende-carros-da-uber-e-servico-nao-completa-umasemana/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MONTENEGRO, M. R. dinâmismos atuais do circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo: expansão e renovação. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), [S. l.], v. 17, n. 2, p. 33-45, 2013. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.74933. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74933>. Acesso em: 18 nov. 2022.

MONTENEGRO, M. R. Do capitalismo de plataforma à difusão dos aplicativos: apontamentos sobre novos nexos entre os circuitos da economia urbana em tempos de Covid-19, **Espaço e Economia** (Online), 19 | 2020, posto online no dia 3 setembro 2020. DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.17256>. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomiza/17256>. Acesso em: 10 jun. 2021.

MONTENEGRO, M. R. Plataformização e apropriação criativa da unicidade técnica: transformações da economia urbana em tempos de pandemia. Anais do XIV **ENANPEGE**. Campina Grande: Realize Editora, 2021. Disponível em: <https://www.editorarealize.com.br/index.php/artigo/visualizar/77981>. Acesso em: 2 dez. 2022.

MONTENEGRO, M. R. Usos do território e as cidades em transformação. Um olhar a partir da Geografia de Milton Santos. **Cadernos IHU ideias** (Online), Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Instituto Humanitas Unisinos. Ano XX, n. 341, v. 20, 2022. ISSN 2448-0304 (online). São Leopoldo: Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/cadernos-ihu-ideias>. Acesso em: 10 out. 2022.

MORAIS, C. A. M. de. Experiências municipais de regulação do transporte por aplicativo: considerações a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Revista Digital de Direito Administrativo**, [S. l.], v. 6, n. 1, p. 23-57, 2019. DOI: 10.11606/issn.2319-0558.v6i1p23-57. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rdda/article/view/148015>. Acesso em: 14 jun. 2022.

MOTOTAXISTAS protestam contra criação de serviço por aplicativo em Marabá. **Portal Debate**, seção Notícias, Marabá, 29 jul. 2019. Disponível em: <https://debatecarajas.com.br/mototaxistas-protestam-contra-criacao-de-servico-por-aplicativo-em-maraba/>. Acesso em: 9 set. 2020.

MOTTA JÚNIOR, P. R. M. **Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano**. XVI Simpósio Nacional de Geografia urbana, p. 1.092-1.918. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26339/19804>. Acesso em: 27 out. 2020.

PÉ de guerra. **Correio de Carajás**, Seção Voz do povo, Marabá, 18 mar. 2021. <Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/pe-de-guerra/>>. Acesso em: 27 out. 2021.

POLÊMICA entre taxistas e motoristas de aplicativo se acentua Marabá. **Correio de Carajás**, seção Cidades. Marabá, 21 mar. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/polemica-entre-taxistas-e-motoristas-de-aplicativo-se-acentua-maraba/>. Acesso em: 27 out. 2020.

POMPEU, U. Fogo cruzado marca audiência do transporte de passageiros. **Correio de Carajás**, seção Política, Marabá, 13 set. 2017. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/fogocruzado-marca-audiencia-do-transporte-de-passageiros/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

POMPEU, U. Tensão entre motoristas de aplicativo e taxista vai parar na Câmara. **Correio de Carajás**, seção Política, Marabá, 27 mar. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/tensao-entre-motoristas-de-aplicativo-e-taxista-vai-parar-na-camara/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

POMPEU, U. Lei Marabaense dos aplicativos será votada nesta terça. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 27 out. 2020. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/lei-marabaense-dos-aplicativos-sera-votada-nesta-terca/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

POMPEU, U. Vereadores de Marabá conhecem cidade modelo em mobilidade urbana. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 13 abr. 2022. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/vereadores-de-maraba-conhecem-cidade-modelo-em-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 23 mar. 2022.

RAIOL, J. A. **Perspectivas para o meio ambiente urbano**: GEO Marabá. Coordenado por

José de Andrade Raiol. Pará, Belém: [s.n.], 2010. Disponível em: <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/9105>. Acesso em: 1 nov. 2021.

RIBEIRO, A. C. T. Presentificação, impulsos globais e espaço urbano: o novo economicismo. Cadernos da América Latina XI, **Encartes CLACSO** - Conselho Latino-Americano de Ciências Sociais, 2013. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/campus/poggiese/05torres.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2023.

RIBEIRO, A. C. T.; SILVA, C. A. Impulsos globais e espaço urbano: sobre o novo economicismo. In: RIBEIRO, A. C. T. (org.). **Em rostro urbano de América Latina**, Buenos Aires, CLACSO, 2004. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930022258/16p6art3.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2023.

SANTOS, M. A revanche do território. **Folha de São Paulo**. São Paulo. Opinião, 3 ago. 1997. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/8/03/opinia0/8.html>. Acesso em: 2 jul. 2021.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**. São Paulo/ Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, M. **O retorno do território**. In: OSAL: Observatório Social de América Latina. Ano 6, n. 16 (jun. 2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. ISSN 1515-3282. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/ppgdtsa/files/2014/10/Texto-Santos-M.-O-retorno-do-territorio.pdf>. Acesso em: 2 dez. 2021.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. 2. reimpressão. São Paulo: EDUSP, 2018. 440 p.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, F. C.; PEREIRA, C. S. S. Reestruturação do capitalismo no contexto das cidades médias: reflexões em torno da precarização do trabalho em Mossoró-RN. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 22, n. 80, p. 34-52, 2021. DOI: 10.14393/RCG228054393. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/54393>. Acesso em: 23 ago. 2022.

SILVEIRA, M. L. Globalização, Trabalho, Cidades Médias. **Geo UERJ**, [S.l.], n. 11, p. 11, mar. 2002. ISSN 1981-9021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/49153>. Acesso em: 2 fev. 2023. doi: <https://doi.org/10.12957/geouerj.2002.49153>.

SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século 21: a história de um livro. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. DOI: 10.5654/actageo2011.0001.0011. Disponível em: <https://revista.ufrb.br/actageo/article/view/556/586>. Acesso em: 12 mar. 2022.

SILVEIRA, M. L. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 19, n. 2, p. 245-261, 2015.

DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2015.102778. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/102778>. Acesso em: 7 set. 2022.

SILVEIRA, M. L. O modo de existência na cidade contemporânea: uma visão atual dos circuitos da economia urbana. **Revista Cidades** (online), v. 14, n. 23, 2022. Disponível em:
<https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/13236>. Acesso em: 10 dez. 2022.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 175-197.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 462-479, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.131655. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/131655>. Acesso em: 7 jan. 2023.

TOZI, F. 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 regionais. *In*: ENANPEGE, 12., 2017, Dourados. **Anais...** Dourados: UFGD, 2017. v. 1. p. 10270-10281. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/36926>. Acesso em: 20 out. 2020.

TOZI, F. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *In*: ZAAR, M.; CAPEL, H. (Orgs.). *Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista*. Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018, v. 1. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/Programa-XV-Coloquio.htm>. Acesso em: 1 dez. 2020.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020a. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.168573. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/168573>. Acesso em: 7 fev. 2021.

TOZI, F. Uma geografia da uberização no Brasil. **Outras Palavras (On-line)**, 2020b. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/uma-geografia-da-uberizacao-no-brasil/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

TOZI, F.; DUARTE, L. R.; CASTANHEIRA, G. R. (2019). **As plataformas digitais de transporte por aplicativos no Brasil**: atritos e tensões entre o território e as corporações. Disponível em:
https://www.researchgate.net/publication/346997951_As_plataformas_digitais_de_transporte_por_aplicativos_no_Brasil_atritos_e_tensoes_entre_o_territorio_e_as_corporacoes. Acesso em: 15 mai. 2022.

TOZI, F.; DUARTE, L. R.; CASTANHEIRA, G. R. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil. **Ar@cne**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2021, 1 mar., v. XXV, n. 252. Disponível em: Acesso em: 22 mar. 2021.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidades médias na Amazônia Oriental. Das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**

[online]. 2011, 13(2), 135-151 [fecha de Consulta]. ISSN: 1517-4115. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951688010>. Acesso em: 15 jan. 2023.

VAN DEN BRULE, D. M. As diversas abordagens de justiça espacial na geografia. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 24, n. 2, p. 297-316, 2020. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2020.168714. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/168714>. Acesso em: 1 mar. 2023.

VIEGAS, N. Taxistas querem ajuda da prefeitura para frear Uber. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 1 ago. 2017. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/taxistas-querem-ajuda-da-prefeitura-para-frear-uber/>. Acesso em 10 jan. 2021.

VIEGAS, N.; ROCHA, E. Uber abre para cadastramento. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 6 dez. 2017. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/uber-abrepara-cadastramento>. Acesso em 10 jan. 2021.