

AS PLATAFORMAS DIGITAIS E OS CONFLITOS ENTRE TRABALHADORES DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO ESPAÇO URBANO DE MARABÁ/PA

Evandro Frois de Sousa¹
Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa²
Atamis Antonio Foschiera³

RESUMO

Diante da estratégia de expansão territorial promovida pela empresa-plataforma Uber, a cidade de Marabá, PA, passa a contar, a partir de 2017, com novo modal de transporte de passageiros mediado por aplicativo. A chegada da Uber e a difusão de outras plataformas digitais e aplicativos, como (99, Bora 94 e Urbano Norte) é seguida de uma série de resistências na escala local, promovidas por trabalhadores amparados legalmente para exercer o transporte privado de passageiros e pelo poder público municipal, que buscam meios de obstaculizar que tais serviços sejam implementados no espaço urbano de Marabá. O objetivo desse trabalho é 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 Estado no sentido de minimizar tais conflitos por meio da formalização, regulamentação e fiscalização desses serviços na cidade. Os procedimentos metodológicos desta pesquisa baseiam-se no levantamento e análise bibliográfica, teórica e empírica, sobre a temática abordada, bem como na obtenção de dados secundários e primários por meio de pesquisa documental, disponível em sites, blogs, portais de notícias e bancos de dados de órgãos públicos e de trabalhos de campo, com observações diretas que foram sistematizados e considerados por meio de análise de caráter qualitativo, o que permite ultrapassar os limites da mera descrição e buscar uma reflexão mais ampla sobre a temática abordada e acerca de suas conexões com a produção do espaço urbano em Marabá.

Palavras-chave: Conflitos, Trabalhador precarizado, Espaço urbano, Plataforma digital, Legislação.

ABSTRACT

Given the territorial expansion strategy promoted by the platform company Uber, the city of Marabá, PA, will, from 2017, have a new mode of passenger transport mediated by an app. The arrival of Uber and the spread of other digital platforms and applications, such as (99, Bora 94 and Urbano Norte) is followed by a series of resistance on a local scale, promoted by workers legally supported to transport passengers and by municipal public authorities, who seek ways to prevent such services from being implemented in the urban space of Marabá. The objective of this work is to describe the arrival of private passenger transport services mediated by digital applications in Marabá, PA, highlighting conflicts between workers and State mediation in order to minimize such conflicts through formalization, regulation and supervision of these services in the city. The methodological procedures of this research

¹ Mestre em Geografia – PPGG - Universidade Federal do Tocantins, froisgeographia@hotmail.com;

² Professora orientadora – Dra. do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, kellybessa@mail.uft.edu.br;

³ Professor coorientador: Dr. do Programa de Pós-Graduação em Geografia da da Universidade Federal do Tocantins, foschiera@uft.edu.br.



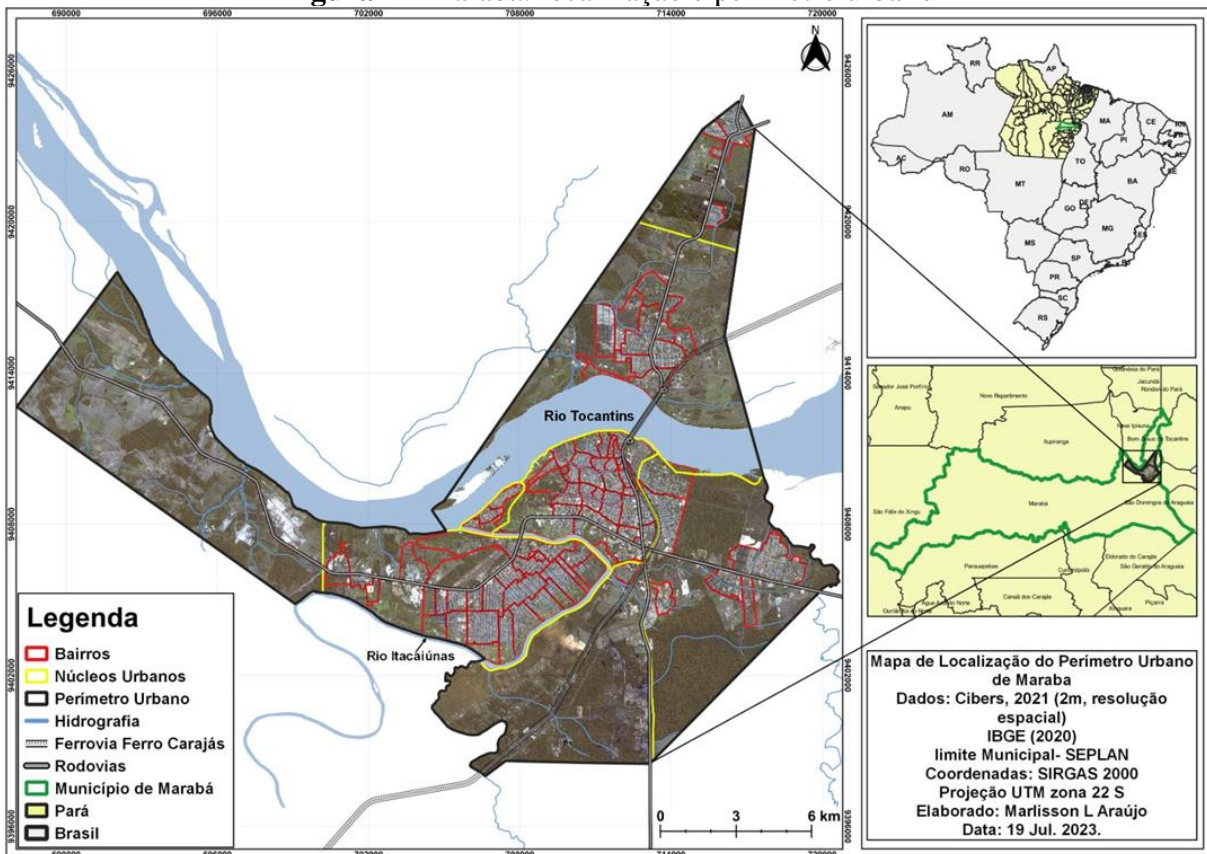
are based on bibliographical, theoretical and empirical research and analysis on the topic addressed, as well as obtaining secondary and primary data through documentary research, available on websites, blogs, news portals and databases. data from public bodies and fieldwork, with direct observations that were systematized and considered through qualitative analysis, which allows going beyond the limits of mere description and seeking a broader reflection on the topic addressed and its connections with the production of urban space in Marabá.

Keywords: Conflicts, Precarious worker, Urban space, Digital platform, Legislation.

INTRODUÇÃO

A empresa-plataforma digital Uber começou suas operações 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) (RAIOL, 2010). Tozi (2020a, p. 497) aponta que, entre os anos de 2016 a 2018, ocorreu uma “interiorização acelerada” desse serviço privado de transporte de passageiros mediado por aplicativos digitais no Brasil, especialmente com a Uber que, segundo o autor, “[...] se tornou a empresa geograficamente mais dispersa no território”.

Figura 1 - Marabá: localização e perímetro urbano



A interiorização da Uber, juntamente com outras plataformas digitais e aplicativos de transporte de passageiros, a exemplo da 99 e das que foram implementadas localmente, foi acompanhada por uma série de conflitos envolvendo, no espaço urbano, os trabalhadores – motoristas parceiros e demais prestadores desses serviços de transporte de passageiros – e os agentes reguladores municipais. Mas, com pouca repercussão para as empresas detentoras das plataformas digitais, especialmente as com atuação na escala nacional e global.

Em Marabá, tais conflitos, promovidos, sobretudo, por categorias de trabalhadores do transporte de passageiros (táxi, mototáxi e táxi lotação), que 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. Esses trabalhadores do transporte de passageiros, que já estavam estabelecidos, com cadastro no Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano de Marabá (DMTU), passaram a exigir fiscalização dura para aqueles que trabalhavam mediados por aplicativos, alegando que os mesmos se encontravam sem amparo legal, atuando na clandestinidade. Ressalta-se que não havia legislação específica que autorizava o transporte de passageiros por aplicativos digitais no município, nem era possível enquadrar essa modalidade na legislação vigente. Apenas em 2019, 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, de 28 de novembro de 2019 (MARABÁ, 2019b, n. p), popularmente conhecida como a “Lei do Uber” de Marabá. Apesar desta lei, os conflitos persistiram, sendo agravados, a partir de maio de 2022, quando a Uber anunciou um novo serviço de transporte por aplicativo exclusivo para motociclistas, popularmente chamado de “Uber moto”.

Assim, o objetivo desse trabalho é 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 Estado no sentido de minimizar tais conflitos por meio da formalização, regulamentação e fiscalização desses serviços na cidade.

METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos deste trabalho baseiam-se no levantamento e análise bibliográfica, teórica e empírica, sobre a temática abordada, bem como na obtenção de dados secundários e primários por meio de pesquisa documental, disponível em *sites*, *blogs*, portais



de notícias e bancos de dados de órgãos públicos (Câmara Municipal de Marabá, Prefeitura Municipal de Marabá e DMTU), e de trabalhos de campo, com observações diretas.

Tais levantamentos e informações obtidos em pesquisa documental e de campo foram sistematizados e considerados por meio de análise de caráter qualitativo, o que permite ultrapassar os limites da mera descrição e buscar uma reflexão mais ampla sobre a temática abordada e acerca de suas conexões com a produção do espaço urbano em Marabá.

REFERENCIAL TEÓRICO

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” do 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.

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 táxi 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).

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).

Para Antunes (2018, p. 93), a classe trabalhadora na atualidade “[...] é mais ampla, heterogênea, complexa e fragmentada.” Nesse contexto, a ação efetiva das plataformas digitais e aplicativos no espaço urbano, vem tornando o trabalho cada vez mais desregulamentado, informalizado e 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).

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. Por conseguinte, o espaço urbano de Marabá vai materializar as contradições do mundo do trabalho na escala local, a partir dos conflitos, tensões e reivindicações advindos das diversas categorias de trabalhadores – taxistas, motoristas de táxi-lotação, mototaxistas, motoristas uberizados e motociclistas uberizados - que diariamente exploram o transporte privado de passageiros na cidade⁴.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Entre os anos de 2016 a 2018, como já mencionado, ocorreu uma “interiorização acelerada” do 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.

Em julho de 2017, quando a empresa Uber, percussora do transporte por meio de aplicativo em Marabá, começou a cadastrar por meio virtual, ou seja, por contato *online*, os condutores interessados em ingressar na sua plataforma como motoristas parceiros, passa a ocorrer manifestações contrárias, na tentativa de impedir ou limitar 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:

⁴ Nesse trabalho, adota-se os termos “motorista uberizado e motociclista uberizado” para designar o trabalhador que utiliza o aplicativo da Uber ou similares para exercer a sua atividade laboral.




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

Jornal/Portal	Data	Manchete
Correio de Carajás	13/09/2017	Fogo cruzado marca audiência do transporte de passageiros
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	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	29/06/2019	Enquete: Internautas são contra “Lei do Uber” em Marabá
Correio de Carajás	22/08/2019	Agente do DMTU tenta arrancar motorista de veículo; veja o vídeo
Correio de Carajás	16/01/2020	Motoristas de aplicativo se reúnem após nova lei em Marabá
Correio de Carajás	28/01/2020	Mototaxistas fazem manifestação contra aplicativo em Marabá
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	03/03/2021	Motorista que usar Uber e 99 em Marabá terá carro apreendido
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
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
O Liberal	24/10/2022	Motociclistas de aplicativo de Marabá denunciam ameaças: 'perseguido nas ruas'
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

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 com poder público e os usuários, seja entre as diferentes modalidades oferecidas.

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 “[...] táxis-lotação, táxis de outras cidades e a possibilidade de barrar a chegada do temível Uber.” (GOMES, 2017, n. p.).

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, das plataformas digitais e aplicativos, mediante mandado de segurança concedido pela justiça local no ano de 2018.

Nesse contexto, 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, até mesmo, a exclusão das atividades das plataformas digitais na cidade. Diante dessa realidade, a Câmara Municipal de Marabá realizou no dia 26 de março de 2019, (Figura 2) “[...] 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). Tendo como principal objetivo: 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 taxista vai parar na Câmara”.



Figura 2 – Audiência na CMM entre taxistas, mototaxistas e motoristas de aplicativo, 2019



Fonte: Câmara Municipal de Marabá, 2019

Após dois anos de operação das plataformas digitais e aplicativos sem qualquer regulamentação local, foi sancionada a Lei Municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 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 denominada popularmente de “Lei do Uber/Marabá”.

Desde quando houve a sanção da Lei do Uber/Marabá, acentuou-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 a legislação na busca por benefícios de acordo com os anseios de cada categoria.

Nesse contexto, 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 carreta 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, 2021

Fonte: Carajás Notícias, 2021.

Nota-se que devido as queixas e pressões dos trabalhadores uberizados, a lei original sofreu duas alterações até o presente momento, que flexibilizou o processo de entrada dos trabalhadores nas plataformas digitais. 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.

As alterações ocorridas na Lei municipal nº 17.949/19 (MARABÁ, 2019b) não significaram o fim das tensões, conflitos, embates e resistências envolvendo os diversos grupos de trabalhadores transporte de passageiros no espaço urbano de Marabá. Também não restringiu a ampliação dessa modalidade de serviço de transporte por aplicativos, que não ficou restrita apenas às grandes empresas do setor, Uber e 99. 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, Alfcarr) e um no transporte com motos (Mototáxi Marabá)⁵; restando nove sem cadastros no DMTU, sendo seis no transporte por carros (Uber,

⁵ 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.



99, Urbano Norte, Bora 94, In Driver e Bibi Mob) e três no transporte com motos (Uber moto, 99 moto e Bibi moto) (Quadro 2).

Quadro 2 - 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.

Diante das informações apresentadas, cabe destacar a espacialidade complexa das empresas detentoras das plataformas e aplicativos que operam no espaço urbano de Marabá (Quadro 2), 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).

Nesse contexto, 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 congêneres ao se estabelecerem nas cidades utilizam como estratégia, ignorar as regulações e leis urbanas que autoriza o transporte privado de passageiros, o que potencializou os conflitos e resistências na cidade. Nessa perspectiva, Harvey (2014, p. 47) assevera que “vivemos cada vez mais em cidades divididas, fragmentadas e propensas a conflitos”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se estabelecer na cidade de Marabá, a Uber e congêneres ampliaram os conflitos já

existentes nos serviços de transporte privado de passageiros. De fato, os embates envolvendo os trabalhadores uberizados e demais categorias de trabalhadores vinculados ao transporte de passageiros em Marabá revelam que a cidade se tornou uma arena composta por interesses diversos, robustecidos pelo modelo de atuação e exploração promovidos pelas grandes plataformas globais em detrimento das atividades “tradicionais” estabelecidas na escala local.

Essa nova realidade imposta pelas empresas detentoras das plataformas digitais e aplicativos no espaço urbano, exigiu do poder público municipal a criação e alteração da legislação voltada para formalizar, regulamentar e fiscalizar o serviço do transporte privado de passageiros, tornando as normas cada vez mais flexíveis no sentido de atenuar os conflitos entre trabalhadores provocados pela ascensão da lógica do capitalismo de plataforma.

Ademais, 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.

Finalmente, é válido ressaltar que embora essas empresas se apresentem como mediadoras digitais, na prática as atividades de tais empresas são extremamente dependentes do espaço urbano para materializar as ações das suas plataformas digitais e aplicativos. Nesse processo é renovado as formas de exploração do trabalhador, onde é exigido do poder público municipal, a criação de novos regramentos para o transporte de passageiros, bem como, para mediar os conflitos entre trabalhadores que estão condicionados ao ideal neoliberal da individualidade e do empreendedorismo. Assim, com o capitalismo de plataforma e a massificação nas operações das plataformas digitais e aplicativos tem-se a renovação dos mecanismos de precarização do trabalho e do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, R. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: **Ed. Boitempo**, 2018.

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.



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.

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.

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

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. **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 da outras providências. Disponível em: http://sapl.maraba.pa.leg.br/media/sapl/public/materialegislativa/2019/17183/17183_texto_integral.pdf. Acesso em: 02 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: 02 abr. 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.

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.

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.



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.

RAIOL, J. de 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: 01 nov. 2021.

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.

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.