



## A “LEI DO UBER” EM MARABÁ/PA E A LEGITIMIZAÇÃO DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHADOR POR APLICATIVO

Evandro Frois de Sousa <sup>1</sup>  
Atamis Antonio Foschiera <sup>2</sup>

### RESUMO

Com advento da tecnologia digital surgem novas possibilidades de exploração e precarização do trabalhador por parte das grandes corporações. Dentre essas tecnologias temos o uso da plataforma digital como ferramenta de trabalho, cabendo ao trabalhador inserido na lógica das atividades das empresas-plataformas como motorista-parceiro, a responsabilidade de aderir à plataforma digital, prover todos os meios técnicos (instrumentos de trabalho), além da força de trabalho sem qualquer vínculo empregatício e seguridade advinda por parte da empresa. O objetivo dessa pesquisa foi entender os debates e o processo de regulamentação do transporte autônomo de passageiros mediados pelas empresas-plataformas em Marabá/PA. Enquanto metodologia utilizou-se de dados secundários obtidos em portal de notícias e legislações que versam sobre o tema. Percebeu-se que a partir da entrada das empresas-plataformas no espaço urbano de Marabá, o poder público municipal buscou regulamentar as atividades dessas empresas. Essa tentativa não alcançou os objetivos a que se propôs.

**Palavras-chave:** Trabalho, empresas-plataformas, legislação, plataforma digital.

### RESUMEN

El desarrollo de la tecnología digital fomenta la aparición de nuevas posibilidades de explotación y precarización de las condiciones laborales por parte de las grandes corporaciones. Un ejemplo de esas tecnologías es el uso de plataformas digitales como herramienta de trabajo, las cuales responsabilizan al trabajador por todo el proceso para poder prestar servicios para dicha empresa, como, por ejemplo, actuar como conductor-socio, afiliarse a la plataforma digital, proporcionar todos los recursos técnicos (instrumentos de trabajo), además de la fuerza de trabajo, sin ningún tipo de vínculo laboral, ni seguridad por parte de la compañía. El objetivo de este trabajo fue entender los debates y procesos de regularización del transporte autónomo de pasajeros gestionado por las empresas- plataformas en el espacio urbano de Marabá. En la metodología utilizada para la elaboración de este trabajo, fueron analizados datos secundarios proporcionados por el portal de noticias y legislaciones existentes sobre este tema. De esta forma, se observó que a partir de la fecha de entrada de las empresas-plataformas en el espacio urbano de Marabá, el poder público municipal buscó regularizar las actividades de dichas empresas, pero este propósito no logró los objetivos esperados.

**Palabras clave:** Trabajo, Empresas-Plataforma, Legislación, Plataforma digital.

<sup>1</sup> Mestrando do Curso de Geografia da Universidade Federal do Tocantins - UFT, froisgeographia14@gmail.com.

<sup>2</sup> Prof. Dr. do Programa de Pós-Graduação e Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins/Campus de Porto Nacional, foschieraa@uft.edu.br.



## INTRODUÇÃO

O mundo do trabalho contemporâneo expressa a atual fase do capitalismo e suas implicações na relação capital/trabalho em busca de reorganizar o processo de gestão e controle do trabalhador. Com advento das tecnologias de informação e comunicação surgem novas possibilidades de acumulação do capital por parte de grandes empresas do setor de tecnologias, denominadas empresa-plataforma, empresa-aplicativo ou economia de compartilhamento. Essas empresas encontram no controle territorial das cidades a viabilidade de ampliação e reestruturação produtiva através de um novo modelo de trabalho flexível no espaço urbano (MOTTA JÚNIOR, 2019). Para esse trabalho utilizaremos a terminologia empresa-plataforma por representar de forma mais contudente nossa perspectiva teórica.

A expansão das empresas-plataformas pelo território brasileiro foi acompanhada de uma série de tensões, embates e contestações, oriundas de outras categorias de profissionais autônomos que atuam no transporte de passageiros. Vários municípios procuraram proibir ou criar leis para regulamentar as ações dessas empresas no seu domínio urbano.

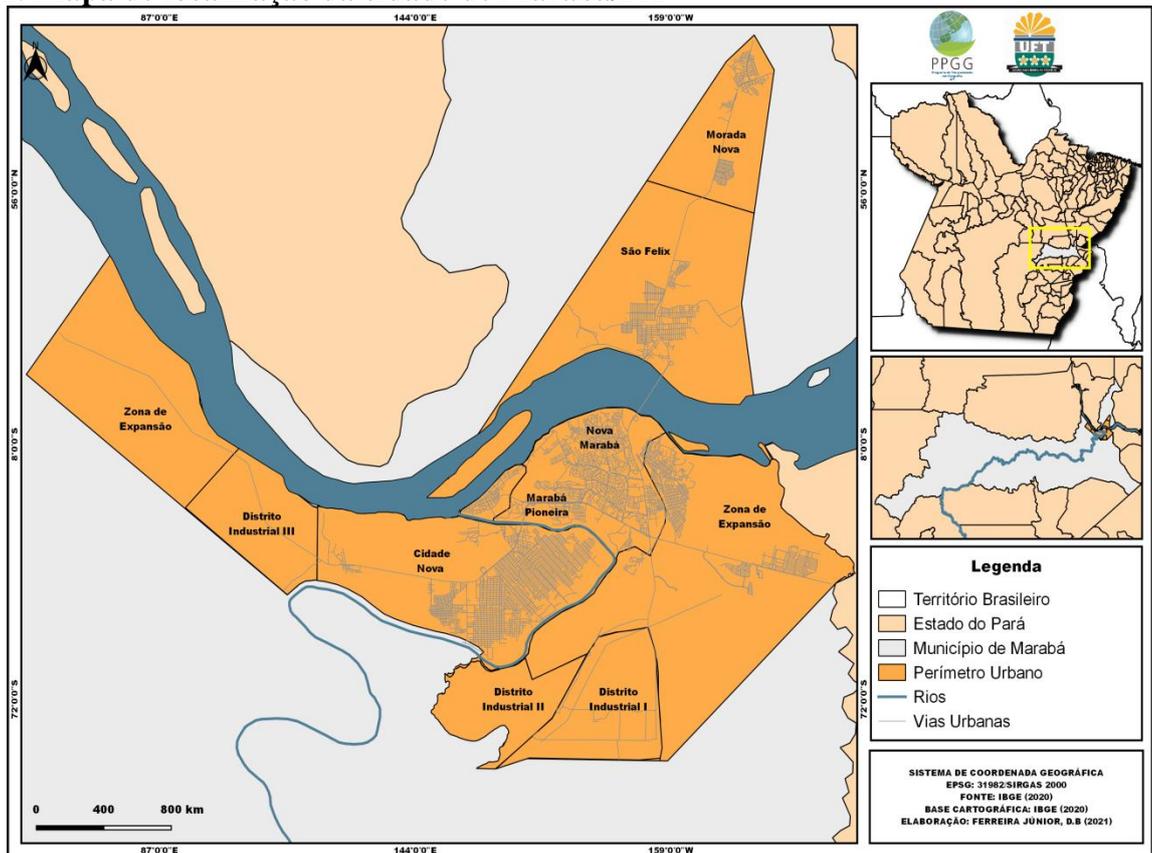
As ações dessas empresas se materializam no território por meio da reorganização do espaço urbano, que mesmo contando com outros sistemas informais e autônomos de transportes de passageiros, não conseguem criar uma barreira geográfica contra a inovação introduzida através das plataformas digitais, tendo como consequência à organização espacial da cidade vinculada a lógica do “empreendedorismo urbano e o seu processo de urbanização neoliberal” (MOTTA JÚNIOR, 2019, p.1909), que altera as configurações urbanas vigentes para atender aos interesses do mercado.

Torna-se imperativo perceber os debates e embates com os diversos poderes constituídos (Executivo, Legislativo e Judiciário) e demais categorias autônomas de trabalhadores de transportes de passageiros em Marabá – Pará (táxi, moto táxi e táxi lotação), na busca de constituir uma “barreira legal”, através de leis que visam regulamentar a prestação de serviço de transporte remunerado de passageiros por meio de aplicativos.



A cidade de Marabá está situada no sudeste paraense. De acordo com Souza (2015), a organização urbana de Marabá é construída por um espaço polinucleado, ou seja, cinco núcleos urbanos distintos: Marabá Pioneira ou Velha Marabá localizada as margens dos rios Tocantins e Itacaíunas, Cidade Nova, onde se situa o aeroporto, Nova Marabá onde os bairros recebem o nome de folhas numeradas, São Felix I e II, situados depois da ponte sobre o rio Tocantins e Morada Nova, a 20 km de Marabá.

**Mapa 1: Mapa de localização da cidade de Marabá/PA**



Fonte: Ferreira Junior, 2021.

Nesse contexto de cidade polinucleada, ocorre a partir do ano de 2008, a expansão territorial da cidade, tendo como fomentador; a implantação de programas habitacionais e grandes loteamentos particulares dispersos no espaço urbano. A oferta de transporte público coletivo não acompanhou a expansão territorial da cidade, ao contrário, nesse momento, os usuários já vivenciavam uma série de problemas – ônibus sucateados, linhas mal estruturadas, greves de trabalhadores e outras situações que dificultava cada vez mais a mobilidade urbana em Marabá.



A expansão urbana da cidade aliada com a falta de eficiência no transporte público coletivo e a possibilidade de inserção no mercado de trabalho provocou o surgimento de novos meios de transporte de passageiros em Marabá. Assim, em novembro de 2017, a cidade de Marabá entra no “mundo” do transporte de passageiros por meio de aplicativos, onde a plataforma digital intermedia o contato direto entre o passageiro e o motorista.

## **METODOLOGIA**

O presente trabalho tem como base a pesquisa, documental, utilizando-se de matérias vinculadas em portal de notícias que possibilitam compreender os embates e resistências contidos no processo de regulamentação da prestação de transporte privado de passageiros via plataformas digitais, bem como, as consequências para os trabalhadores vinculados às empresas-plataformas UBER e 99, que tem motoristas parceiros na cidade de Marabá/PA.

O período de análise das informações compreende a partir do ano de 2017 até o ano 2021, que representa o início das operações da empresa-plataforma Uber em Marabá, sendo esta, a percussora do transporte por meio de aplicativo na cidade. Desde então, ocorreram uma série de conflitos, embates e resistências, promovidos por outras categorias autônomas de trabalhadores do transporte de passageiros e até mesmo por parte do poder público municipal que tentam limitar as operações das plataformas digitais na cidade.

Como fonte de pesquisa documental secundária, foram analisadas matérias veiculadas no portal de notícias Correio de Carajás onde foi possível acompanhar de modo cronológico todo o caminho permeado de debates e embates envolvendo os diversos poderes constituídos (Executivo, Legislativo e Judiciário), e o processo de regulamentação do transporte por aplicativo na cidade de Marabá.

Outra fonte de suma importância para entender as novas relações de trabalho entre os motoristas parceiros e as ações das empresas-plataformas no espaço urbano, foi a partir estudo das leis e decretos municipais que versam sobre o tema em questão. Dessa forma, foram analisadas as leis municipais nº 17.949, de 28 de novembro de 2019, que “reconhece e disciplina como deve ser ofertado o serviço de transporte remunerado privado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no



município de Marabá”, além do decreto nº 11, de 10 de fevereiro de 2020, que “institui e regulamenta a cobrança das autorizações as empresas operadoras de transporte por aplicativo e do motorista/conductor”. Por fim, a lei nº 18.007, de 26 de novembro de 2020, que altera a lei municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019.

### **Empresas-plataformas e precarização do trabalhador autônomo**

O mundo do trabalho contemporâneo expressa a atual fase do capitalismo e suas implicações na relação capital/trabalho em busca de reorganizar o processo de acumulação, compondo o cenário de incertezas e instabilidades entre os trabalhadores. Além desse cenário desalentador, é verificado o aumento da concentração de renda, segregação socioespacial, exploração da classe trabalhadora, desmonte de coletivos e das resistências sindicais.

Em pleno século XXI, mais do que nunca, bilhões de homens e mulheres dependem de forma exclusiva do trabalho para sobreviver e encontram, cada vez mais, situações instáveis, precárias, ou vivenciam diretamente o flagelo do desemprego. Isto é, ao mesmo tempo que se amplia o contingente de trabalhadores e trabalhadoras em escala global, há uma redução imensa dos empregos; aqueles que se mantêm empregados presenciam a corrosão dos seus direitos sociais e a erosão de suas conquistas históricas, consequência da lógica destrutiva do capital que, conforme expulsa centenas de milhões de homens e mulheres do mundo produtivo (em sentido amplo), recria, nos mais distantes e longínquos espaços, novas modalidades de trabalho informal, intermitente, precarizado, “flexível”, depauperando ainda mais os níveis de remuneração daqueles que se mantêm trabalhando. (ANTUNES, 2018, p.25).

Com o advento das novas tecnologias de comunicação, surgem setores de produção inteiramente novos, que oportunamente são apropriados pelo capital, em detrimento da valorização do trabalhador, que fica suscetível as mais variadas formas de flexibilização da sua força de trabalho.

Dentre essas tecnologias tem destaque o uso das plataformas digitais de transporte por aplicativos (TOZI, 2019), como ferramenta de trabalho, que promove novos meios de inserção de desempregados, subempregados, desalentados entre outros no mercado de trabalho através de aplicativos. No entanto, essa inserção ocorre sem qualquer seguridade social para o trabalhador que, nesse caso, está vinculado às empresas-plataformas como motorista parceiro (ABÍLIO, 2019).



Tozi (2019), afirma que a chegada e dispersão das atividades empresas-plataformas no território brasileiro acompanha a banalização do meio técnico-científico-informacional, com grande destaque para – inovação, empreendedorismo e tecnologias disruptiva. O mesmo autor ressalta que o modo de atuação das empresas-plataformas acaba por escamotear novos processos de precarização do trabalho via uberização.

Graças à facilidade e instantaneidade para aderir à plataforma digital e fazer parte da rede de “motoristas parceiros”, ocorre à transformação do trabalhador profissional em trabalhador amador, do imaginário de empreendedor a realidade de trabalhador precarizado. Contraditoriamente, coexistem, nos lugares, a plataforma mais moderna com novas relações de trabalho altamente precarizadas (TOZI, 2019)

A entrada das empresas-plataformas de transportes de passageiros no território brasileiro trouxe consigo a necessidade de mudanças em vários aspectos da organização, da legislação trabalhista e da mobilidade urbana. Assim, foram verificados vários embates jurídicos entre as empresas detentoras das plataformas digitais e municípios que recebiam a prestação de serviços dessas empresas.

Diante desse quadro, onde era nítido a necessidade de uma nova legislação que orientasse as diretrizes para regular o transporte por aplicativo no Brasil, foi aprovado pela câmara dos deputados o Projeto de Lei n. 5.587/2016, em 04 de abril de 2017 (TOZI, 2020). De acordo com TOZI (2020), a legislação, inicialmente restritiva à ação das plataformas digitais, acabou adaptada aos interesses das grandes corporações, através da Lei nº 13.640/2018, também conhecida como “lei do Uber”.

[...] A presença da Uber, 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 JUNIOR, 2019, 1910).

Após a sanção da Lei 13.640, em 26 de março de 2018, pelo então presidente Michel Temer, teve início o marco legal que, segundo TOZI (2020), “cria um quadro geral, onde cada município passa a legislar e regulamentar elementos específicos, muito dos quais não estava previsto anteriormente”.



## A presença de empresas- plataformas em Marabá: conflitos e legislações

A empresa Uber, percussora do transporte por meio de aplicativo na cidade de Marabá, começou a cadastrar os condutores interessados em ingressar na sua plataforma como motoristas parceiros em julho de 2017. A operação efetiva do serviço através do aplicativo teve início no mês de novembro do mesmo ano, como já citado. O portal Correio de Carajás (2017) anunciou o acontecimento, destacando que “nesse momento chegava ao espaço urbano da cidade o novo serviço de transporte acessível, moderno e eficiente”.

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, 2017, n.p).

Na cidade de Marabá, desde que teve início as atividades de transporte de passageiros por meio de aplicativos, são verificadas tensões e conflitos envolvendo os trabalhadores vinculados às plataformas digitais e outras categorias de trabalhadores que exploram o transporte autônomo de passageiros e o poder público municipal. Como fica evidente nos títulos das matérias vinculadas no portal de notícias Correio de Carajás (Quadro 1).

Jornal	Data	Manchete
Correio de Carajás	30/11/2017	“DMTU apreende carros da Uber e serviço não completa uma semana.” (Correio de Carajás, 2017).
Correio de Carajás	07/05/2018	“Juiz determina que Marabá deixe os motoristas de Uber em paz.” (Correio de Carajás, 2018).
Correio de Carajás	21/03/2019	“Polêmica entre taxistas e motoristas de aplicativo se acentua Marabá.” (Correio de Carajás, 2019).
Correio de Carajás	27/03/2019	“Tensão entre motoristas de aplicativo e taxista vai parar na Câmara.” (Correio de Carajás, 2019).
Correio de Carajás	06/06/2019	“Lei do Uber pode retirar mais de 400 motoristas das ruas.” (Correio de Carajás, 2019).
Correio de Carajás	25/06/2019	“Taxistas e mototaxistas pressionam vereadores a limitarem transporte por aplicativo.” (Correio de Carajás, 2019).
Correio de Carajás	29/06/2019	“Treta entre mototaxistas e Urbano Mab vai parar na delegacia.” (Correio de Carajás, 2019).
Correio de Carajás	18/03/2021	“Pé de guerra.” (Correio de Carajás, 2021).

Fonte: Levantamento de Campo do autor



A disputa territorial do trabalho no espaço urbano de Marabá oportunizada pela inovação tecnológica, flexibilidade e instantaneidade para ingressar como motorista parceiro das empresas-plataformas, demonstra a extraordinária capacidade de adaptação dessas organizações ao território, o que pode configurar a integração dessa cidade a lógica do “empreendedorismo urbano e o seu processo de urbanização neoliberal” (MOTTA JÚNIOR, 2019, p. 1909).

A Lei nº 17.949, de 28 de novembro de 2019, sancionada pelo prefeito municipal de Marabá, tratou de regulamentar o transporte privado individual e remunerado de passageiros baseados em tecnologia de comunicação no município.

Em 2020 foi instituído o Decreto nº 11, de 10 de fevereiro de 2020, que regulamentou a cobrança das autorizações às empresas operadoras de transporte por aplicativo e do motorista/conductor, tendo como base o artigo 56 da Lei Municipal nº 17.949, de 2019.

Embora a Lei 17.949 tenha sido sancionada no ano de 2019, a mesma não chegou a ser efetivada, sendo alterada pela Lei Municipal nº 18.007, de 26 de novembro de 2020.

Para fins de objetividade desse trabalho vamos destacar o capítulo III, seção I, Artigo 8º, da Lei 18.007/20, que versa sobre o cadastro e autorização das empresas operadoras de tecnologias. Embora nesse artigo conste 13 incisos, vamos mencionar apenas os incisos: VI - possuir inscrição junto à Secretaria Fazendária do Município; IX - certidão negativa de débitos municipais; X - certidão negativa de débitos estaduais de natureza tributária e não tributária; XII - recolher a taxa relativa à autorização.

Através da sanção desses incisos, o poder público municipal conseguiu criar uma barreira jurídica perante as duas maiores plataformas digitais que hoje atuam no cenário nacional, a Uber e a 99. Ressalta-se que essas empresas utilizam como estratégia o enfrentamento, ignorando as regulações e leis urbanas (MOTTA JÚNIOR, 2019). Nesse contexto, o não cumprimento da obrigação legal de possuir inscrição junto ao município e outros deveres vinculados à esfera municipal fez com que os motoristas parceiros vinculados às empresas-plataformas UBER e 99 passassem a operar de forma irregular na cidade de Marabá, como é destacado em reportagem de jornal.

O motorista por aplicativo flagrado utilizando as plataformas Uber ou 99 em Marabá será multado em R\$ 964 e terá o veículo removido para o pátio do Departamento Municipal de Transporte Urbano (DMTU) até o recolhimento



do valor. A “radicalização” da fiscalização pegou muitos usuários de surpresa, mas está prevista em lei municipal (Nº 17.949) aprovada em 2019 pela Câmara de Vereadores e atualizada (Nº 18.007) em 2020.

[...]

Assim sendo, dos nove aplicativos utilizados na cidade, apenas sete estão regulamentados: Garupa, Flipmob, Bora 94, Mobcar, Mabway, Urbano Norte e Cooptlosamo. “Ficaram de fora só duas porque são internacionais e não tiveram interesse de vir aqui no município para cadastrarem-se, conforme a lei”, informa Jocenilson Silva Souza, diretor do DMTU.

Questionado de que forma o órgão pretende fiscalizar o uso dos aplicativos, o diretor explicou que os motoristas abordados individualmente ou em ações de blitz deverão apresentar o aparelho celular com a rota que estão traçando e, conseqüentemente, o aplicativo que está sendo utilizado. “Se o motorista não estiver usando plataforma cadastrada no órgão é aplicada multa gravíssima e a remoção do veículo ao pátio, que só será retirado diante do pagamento”, alerta (MARSCHALL, 2021, n.p).

Outra seção que precisamos mencionar é a que trata do condutor/motorista prestador de serviço e do veículo, pois nos seus artigos trazem as diretrizes e obrigações inerentes aos motoristas parceiros vinculados as plataformas digitais. Dessa forma, vamos destacar os artigos que interferem diretamente na dinâmica de trabalho dos motoristas parceiros.

Art. 15. Os veículos prestadores dessa modalidade de transporte terão placa na categoria particular ou de aluguel e terão um adesivo no vidro dianteiro com o dístico da empresa à qual estiverem vinculados.

Art. 16. O profissional autônomo que exercer a atividade de transporte individual privado de passageiros deve utilizar veículo, cuja capacidade será de até 7 (sete) pessoas.

Art. 17. O uso de veículo sistema de transporte individual privado remunerado de passageiros é condicionado ao cadastramento prévio junto à unidade gestora, mediante o cumprimento das disposições do Código de Trânsito Brasileiro e atendimento dos seguintes requisitos:

I - ter idade máxima de 6 (seis) anos, contada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo - CRLV, para veículos a gasolina, álcool e outros combustíveis fósseis;

Parágrafo único. O disposto no inciso I deste artigo vigorará a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor desta lei.

As conseqüências trazidas aos motoristas parceiros vinculados às empresas-plataformas UBER e 99 através da legislação que regulamentou o transporte privado individual remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação,



acentuou ainda mais o processo de insegurança e incertezas desses trabalhadores para desenvolver sua atividade laboral. Vale ressaltar que esses já estavam vinculados num sistema de trabalho extremamente precarizado e que, após a sanção da Lei nº 18,007/20, esses profissionais foram colocados na clandestinidade.

Mesmo se tratando de uma cidade média com uma população estimada em 287.664<sup>3</sup> de pessoas, o espaço urbano de Marabá conta atualmente com atividade de nove plataformas digitais que operam no transporte individual de passageiros, ao mesmo tempo em que vinculam considerável massa de trabalhadores ao seu sistema de exploração laboral precarizado.

Por fim, mesmo as empresas UBER e 99 não “aderindo” a lei municipal que regulamentou o seu tipo de atividade econômica, as mesmas continuaram com os seus respectivos aplicativos operando na cidade. No entanto, caso algum motorista parceiro dessas duas plataformas seja “flagrado” operando os aplicativos das referidas empresas, esses sofrerão as penalidades imposta pela legislação municipal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a introdução das plataformas digitais de transporte por aplicativos na cidade de Marabá ocorreu o rearranjo nas regras, leis e na organização do trabalho para satisfazer as necessidades e fluidez do capital. Onde a “sedução neoliberal” e a possibilidade de uma colocação no mercado de trabalho, fez com que os trabalhadores vinculados às plataformas digitais como motoristas-parceiros se organizassem em busca de legalizar esse tipo de serviço que tem na sua essência a desregulamentação territorial da cidade para existir e reproduzir o capital.

A incorporação do novo modelo de transportes de passageiros mediados pelas plataformas digitais provocou uma série de conflitos e impasses, sobretudo entre outros trabalhadores ligados ao ramo do transporte autônomo de passageiros já existentes no espaço urbano de Marabá, como taxistas, mototaxistas e táxi lotação. Esses conflitos decorrem, principalmente, devido às empresas de aplicativos não precisarem se submeter à rigidez de leis e regulamentações que normatiza outras categorias tradicionais do transporte urbano.

---

<sup>3</sup> População estimada para o ano de 2021. Fonte: IBGE, disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/maraba/panorama>. Acesso em: 22 jul. 2021.



Incorporando o discurso do empreendedorismo, onde cada motorista-parceiro é o empreendedor de si mesmo, as empresas-plataformas arrebanham uma grande massa de trabalhadores, sendo estes controlados e explorados por meio de algoritmos, sem saber ao certo o valor real do serviço prestado, sendo avaliados constantemente pelos usuários e ainda arcando com toda a manutenção dos instrumentos de trabalho.

Acreditamos ser oportuno e de grande relevância estudar as contradições e incertezas oriundas da precarização do trabalhador mediante a legislação vigente na cidade de Marabá. Bem como, entender o mecanismo regulatório de precarização e exploração do trabalho no contexto social e econômico da cidade. Geram-se conflitos entre grupos de trabalhadores ao mesmo passo que possibilita a uma parcela de desempregados, subempregados ou desalentados, a ilusão da possibilidade de rentabilidade e flexibilidade para trabalhar.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Vol. 18, nº 3, 2019, p. 1 – 11. Disponível em <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 11 nov. 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. [recurso eletrônico]. São Paulo: Ed. Boitempo, 2018.

FILHO, Chagas; POMPEU, Ulisses. Treta entre mototaxistas e Urbano Mab vai parar na delegacia. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 29 jun. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/treta-entre-mototaxistas-e-urbano-mab-vai-parar-na-delegacia>. Acesso em: 10 jan. 2021.

MARABÁ (Município). **Decreto nº 11, de 10 de fevereiro de 2020**. 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: <http://177.55.66.154/esiat/Setup/Decreto%20DESIF%20e%20Regulamenta%C3%A7%C3%A3o%20Aplicativo.pdf>. Acesso em: 02 abr. 2021.

MARABÁ (Município). **Lei nº 17.949, de 28 de novembro de 2019**. 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/dmtu-lei-regulamenta-e-garante-mais-seguranca-ao-passageiro-de-transporte-por-aplicativos>. Acesso em: 02 abr. 2021.



MARABÁ (Município). **Lei nº 18.007, de 26 de novembro de 2020**. 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-regularizacao-junto-aodmtu>. Acesso em: 02 abr. 2021.

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: 10 mai. 2021.

Polêmica entre taxistas e motoristas de aplicativo se acentua Marabá. **Correio de Carajás**, Redação, Marabá, 21 mar. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/polemica-entre-taxistas-e-motoristas-de-aplicativo-se-acentua-maraba>. Acesso em: 02 abr. 2021.

MARSCHALL, Luciana. Juiz determina que Marabá deixe os motoristas de Uber em paz. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 07 mai. 2018. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/juiz-determina-que-maraba-deixe-os-motoristas-de-uber-em-paz>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARSCHALL, Luciana. Motorista que usar Uber e 99 em Marabá terá carro apreendido. **Correio de Carajás**, seção Cidades, Marabá, 07 mai. 2018. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/motorista-que-usar-uber-e-99-em-maraba-tera-carro-apreendido/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MARSCHALL, Luciana; CARVALHO, Josseli. Taxistas e mototaxistas pressionam vereadores a limitarem transporte por aplicativo. **Correio de Carajás**, Marabá, 25 jun. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/taxistas-e-mototaxistas-pressionam-veredores-a-limitarem-transporte-por-aplicativo>. Acesso em: 02 abr. 2021.

MARSCHALL, Luciana; POMPEU, Ulisses. 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-uma-semana/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

MOTTA JUNIOR, Paulo Roberto Monsores da. Uberização como exemplo da precarização do trabalho e do espaço urbano. **XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana**, p. 1092 – 1918. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/26339/19804>. Acesso em: 27 out. 2020.

POMPEU, Ulisses. Tensão entre motoristas de aplicativo e taxista vai parar na Câmara. **Correio de Carajás**, seção Política, Marabá, 13 set. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/tensao-entre-motoristas-de-aplicativo-e-taxista-vai-parar-na-camara/>. Acesso em: 10 jan. 2021.

SOUZA, M. V. M. **O Projeto Alpa e a produção do espaço urbano em Marabá (PA): a cidade-mercadoria e as desigualdades socioespaciais**. 297 f. 2015 Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2015.



SUED, Karine. Lei do Uber pode retirar mais de 400 motoristas das ruas. **Correio de Carajás**, Redação, Marabá, 6 jun. 2019. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/lei-do-uber-pode-retirar-mais-de-400-motoristas-das-ruas>. Acesso em: 10 jan. 2020.

TOZI, Fábio. As novas tecnologias da informação como suporte à ação territorial das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. In: ZAAR, M.; CAPEL, H. (Org.). **Las ciencias sociales y la edificación de una sociedad post-capitalista.** Barcelona: Universidad de Barcelona/Geocrítica, 2018. Vol. 1. p. 172-187. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/FabioTozi.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2021.

TOZI, Fábio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 487-507, dez. 2020. ISSN 2179-0892. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/168573>. Acesso em: 20 fev. 2021.

VIEGAS, Nathália. UBER abre para cadastramento. **Correio de Carajás**, Seção Cidades, Marabá, 01 ago. 2017. Disponível em: <https://correiodecarajas.com.br/uber-abre-para-cadastramento/>. Acesso em: 10 jan. 2020.