

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, Pará

Global impulses in the urban space of medium cities in the brazilian Amazon: from the territorial action of transportation platform companies by digital application to the territory used as resistance in Marabá, Pará

Impulsos globales en el espacio urbano de ciudades medianas en la Amazonía brasileña: de la acción territorial de las empresas plataformas de transporte por aplicación digital al territorio utilizado como resistencia en Marabá, Pará

Evandro Frois de Sousa^{1*} ; Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa² ; Atamis Antonio Foschiera³ 

¹ Secretaria Estadual de Educação do Estado do Pará (SEDUC/PA), Marabá, Pará, Brasil.

² Universidade Federal do Tocantins (UFT), Palmas, Tocantins, Brasil.

³ Universidade Federal do Tocantins (UFT), Porto Nacional, Tocantins, Brasil.

* Autor correspondente: froisgeographia@hotmail.com

Resumo: Em vista da difusão das empresas-plataforma de transporte por aplicativo digital, incluindo sua chegada às cidades médias, a exemplo de Marabá, o presente trabalho procura analisar como as novas coalizões trabalho-política-espacó urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder público local, pois trabalho precário tem como correspondente espaço precário, afetando o direito à cidade. Inicialmente, destaca-se a ação territorial da empresa-plataforma Uber e similares na expansão do capitalismo de plataforma em direção às cidades médias, como Marabá. Em seguida, demonstra-se a apropriação do espaço herdado pelas empresas-plataforma com a materialização das operações dos seus aplicativos e o uso dessa tecnologia pelos trabalhadores uberizados na oferta serviços de transporte na cidade, com os conflitos resultantes. Por fim, o artigo ressalta como as empresas, os trabalhadores e o poder público local ajustam e acomodam as suas ações no espaço urbano, com implicações no direito à cidade. Constatata-se que a chegada das plataformas digitais e aplicativos à cidade de Marabá potencializou o processo de precarização do trabalho e as novas formas de exploração do espaço urbano, com sua igual precarização.

Palavras-chave: cidades médias; capitalismo de plataforma; território usado.

Resumen: En vista de la expansión de las empresas de transporte a través de aplicaciones digitales, incluida su llegada a ciudades medianas como Marabá, este trabajo busca analizar cómo las nuevas coaliciones entre trabajo, política y espacio urbano afectan al uso del territorio de la ciudad, destacando la precariedad de las relaciones laborales y los límites del

poder público local. Dado que el trabajo precario tiende a generar espacios precarios, esto puede impactar sobre el derecho a la ciudad. En primer lugar, se explora la acción territorial de empresas de aplicaciones como Uber y similares en la expansión del capitalismo de plataforma hacia ciudades medianas como Marabá. Luego, se analiza la apropiación del espacio heredado por estas empresas a través de la materialización de las operaciones de sus aplicaciones y el uso de esta tecnología por parte de los trabajadores "uberizados" en la prestación de servicios de transporte en la ciudad, así como los conflictos resultantes. Finalmente, este artículo destaca cómo estas empresas, los trabajadores y el poder público local ajustan y adaptan sus acciones en el espacio urbano, lo que tiene implicaciones sobre el derecho a la ciudad. De esta forma, se concluye que la llegada de las plataformas digitales y aplicaciones de transporte a la ciudad de Marabá ha acelerado el proceso de precariedad laboral y ha introducido nuevas formas de explotación del espacio urbano, con su consecuente precariedad.

Palabras clave: ciudades medianas; capitalismo de plataforma; territorio usado.

Abstract: In order to the diffusion of transport platform companies by digital application, including their arrival in medium-sized cities, such as Marabá. This work aims to analyze how the new labor-politics-urban space coalitions affect the use of the city territory. Emphasizing the insecurity of labor relations and the limits of local public power. Thus, precarious work leads to precarious space, affecting the right to the city. Initially, the territorial action of Uber and other similar platform companies stand out in the expansion of platform capitalism towards medium-sized cities, such as Marabá. Thereafter, indicate the appropriation of the space inherited by the platform companies with in the materialization of the application's operations and the use of this technology by the uberized workers in the provision of transport services in the city, with the resulting conflicts. Finally, this article emphasizes how these companies, its workers and the local public authorities adjust and accommodate their actions in the urban space, with implications for the right to the city. Thus, confirms that the arrival of digital platforms and applications to Marabá increased the process of job insecurity and the new forms of exploitation of urban space and its blight as well.

Keywords: medium-sized cities; platform capitalism; territory.

Introdução

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; Castanheira; Duarte, 2019), redefinem a dinâmica de exploração do espaço urbano por meio de suas plataformas digitais e seus aplicativos. Esses vetores da modernização, 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, como no caso de Marabá, Pará, que, desde 2017, conta com os serviços da plataforma digital da Uber e similares.

Mediante o uso estratégico do território, tanto na escala nacional como na urbana, a atividade da Uber e 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-consumidores 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).

Por conseguinte, 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 hegemonizados contra a ação perversa do capitalismo de plataforma que “está se transformando em um modelo hegemonic, com forte influência na conformação das cidades, dos negócios, das condições de trabalho e dos governos.” (Kalil, 2020, p. 82).

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 ciberproletareado” (Filgueira; Antunes, 2020, p. 40).

Portanto, as plataformas digitais aprofundaram o processo de precarização e exploração do trabalhador (uberização) e, consequentemente, as desigualdades e fragmentações no espaço urbano. Esse passa a ser arena de uma série de reivindicações, resistências, tensões e conflitos adivindados 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 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-espacó urbano afetam o uso do território na cidade, enfatizando a precarização das relações de trabalho e os limites do poder público local, pois trabalho precário tem como correspondente espaço precário, afetando o direito à cidade. Os procedimentos metodológicos baseiam-se no levantamento de dados, na análise bibliográfica teórica e empírica sobre a temática abordada, e 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 as acomodações, apresentando os múltiplos ângulos das ações das empresas, dos trabalhadores, do Estado, com suas consequências para o direito à cidade. Finalmente, são apresentadas as considerações finais e as referências que subsidiaram as análises deste trabalho.

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. Essas corporações globais, 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.

Durante os anos de 2014 a 2016, a Uber desponta no cenário nacional como empresa hegemônica e principal vetor da modernização tecnológica, voltada para o desenvolvimento e difusão das plataformas digitais e aplicativos de transporte privado de passageiros nos principais centros urbanos do país.

Nesse período, utilizando a lógica da seletividade no uso do território, a Uber, de acordo com Tozi (2020, p. 494), promoveu “o início do conhecimento do território a partir de suas áreas mais cosmopolitas” 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, 2020, 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). Tozi (2020) 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. 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, Marabá, localizada no sudeste do estado do Pará, na Amazônia Oriental brasileira, é classificada, na hierarquia da rede urbana brasileira, como Capital Regional C (IBGE, 2020). 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. 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 rodoviário 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 rodoviário 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).

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.

Sposito e Sposito (2017, p. 462) argumentam que as grandes corporações, no capitalismo contemporâneo, ao fazerem as suas escolhas locacionais voltadas para o estabelecimento de suas atividades 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.”

No capitalismo contemporâneo, seja no plano econômico ou espacial, as grandes corporações globais ampliam o seu raio de ação em diferentes escalas geográficas. No entanto, para viabilizar essas ações de expansão desse novo capitalismo 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”.

Para Silveira (2015, p. 248), 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. Nesse contexto, Tozi (2020) analisa o percurso técnico e a ação territorial traçado pela Uber, enquanto vetor da modernização tecnológica. De acordo com o autor, a tecnologia desenvolvida pela Uber e 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.

Contudo, embora a Uber e 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, 2020, 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, 2020, 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”. No contexto, 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. 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 que permite a interação econômica e instantânea entre potenciais consumidores e potenciais fornecedores no espaço urbano, 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.

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.

A revanche do território: as resistências locais na cidade e 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, 2004, p. 351).

De acordo com Cataia (2020), os impulsos globais tornam viáveis os movimentos de subordinação socioeconômica, gerando novas “configurações hierárquicas e aprofundando outras já existentes.” 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, p. 29) destaca a dualidade de aceitação dos atores locais frente à instalação dos vetores da modernização. A referida autora enfatiza que, 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).

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 sentido, 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).

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.” Diante desse processo de apropriação e uso do território pelos vetores da modernização, 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).

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. 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" (Cataia, 2013, p. 1146). Além daqueles que, não organizados na forma de movimentos sociais, são invisibilizados pelos agentes hegemônicos.

No espaço herdado, o anúncio, em meados de 2017, informando que o transporte individual de passageiros em 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 na cidade.

Porém, 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 em Marabá. Desde então, houve a ampliação do número de plataformas digitais e aplicativos operando na cidade. Concomitantemente, observou-se o aumento dos conflitos e das reivindicações envolvendo, de um lado, taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação e, do outro, os motoristas por aplicativos, que passaram a exigir uma resposta do poder público local, tornando a Câmara Municipal de Marabá e a Prefeitura Municipal de Marabá, palcos de manifestações constantes desses atores.

Ademais, a presença da plataforma digital da Uber difunde um novo hábito no deslocamento de pessoas em Marabá, pois a rápida aceitação e difusão de tal aplicativo de transporte pode estar relacionada, além da praticidade em acionar um carro 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 táxi.

Após o transporte por aplicativo ser regulamentado por intermédio da Lei Municipal nº 17.949, de 28 de novembro de 2019 (MARABÁ, 2019, n. p), que “dispõe sobre a regulamentação do transporte privado individual, e remunerado de passageiros, baseado em tecnologia de comunicação em rede no município de Marabá”, denominada, popularmente, de “Lei do Uber/Marabá”, 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.

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) vinculados às plataformas digitais, Uber e 99, vislumbram no transporte por aplicativo a possibilidade de inserção laboral ou de complemento salarial. Ademais, embora continuem gigantes no seu ramo de negócio, na escala local a Uber e 99 passaram a contar com a concorrência de empresas imitativas, como, os aplicativos de transporte da Losamo e Bora 94, enquanto os trabalhadores dos sistemas tradicionais de transporte deram início ao uso de aplicativos próprios, a exemplo do “Mototáxi Marabá”, de iniciativa da Associação dos Mototaxistas, Motoboys e Motofretes Unidos de Marabá (UNIMOTO), em parceria e controle do poder público local.

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).

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.

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.

Assim, a institucionalização da precarização do trabalhador 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 última instância o direito à cidade”. 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).

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 referido 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 carreata 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 Associação dos Motoristas de Aplicativos de Marabá (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,

consequentemente, 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 segurança 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, consequentemente, do espaço urbano.

Considerações finais

Diante da efetividade da ação territorial das empresas-plataforma, é evidenciado que as suas operações se materializam 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 modernização, empresas globais de informação, como a Uber e 99, não eliminaram os sistemas tradicionais de transporte existentes na cidade de Marabá. Contradicoratoriamente, essas empresas passam a concorrer diretamente com taxistas, mototaxistas e motoristas de táxi-lotação e, assim, drenando uma parte dos rendimentos que outrora circulava entre esses trabalhadores dos serviços de transporte privado de passageiros na cidade.

Em relação ao trabalhador, considerado pelas empresas-plataforma 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 ocupação, a possibilidade de inserção no

mercado de trabalho como motoristas por aplicativos, exercendo atividades laborais nas plataformas digitais mediadas por formas contemporâneas de precarização viabilizadas pelo advento dos aplicativos.

No mais, tem-se o primeiro alinhamento envolvendo o poder local e os agentes não hegemônicos, pois o poder público local apoiou e autorizou a criação do aplicativo “Mototáxi Marabá”, de iniciativa da UNIMOTO. Ainda na escala local, além desse aplicativo, é observado 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 modernização, segue expandindo os serviços dos seus aplicativos para outras regiões do país.

Se antes as empresas globais de informação, a exemplo da Uber e 99, detinham o oligopólio 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 os poderes públicos locais e as 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 da cidade, sejam 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 modernização. Portanto, uma ação conjunta no território usado, incluso o

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.

Referências

- 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.
- CASTANHEIRA, G.; TOZI, F. **A precariação 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. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/355437705_A_precariacao_da_relacao_capital-trabalho_e_a_quarta_Revolucao_Industrial_a_Uber_e_sua_articulacao_estrategica_no_territorio_brasileiro. Acesso em: 3 jul. 2022.
- 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.
- CATAIA, M. Civilização na encruzilhada: globalização perversa, desigualdades socioespaciais e pandemia. **Revista Tamoios**, [S.I.], 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>.
- 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.
- HARVEY, D. **Cidades rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades** - 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

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

MARABÁ. **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/wp-content/uploads/2021/02/LEI-No-17.949-2019-aplicativos.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2021.

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**, ano IX, n.19, 2020.

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.

MOTTA JUNIOR, 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.

RIBEIRO, A. C. T. Presentificação, impulsos globais e espaço urbano: o novo economicismo. Cadernos da América Latina XI, **Encartes CLACSO** - Conselho Latino-Americanano 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. **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.

SILVEIRA, M. L. Globalização, Trabalho, Cidades Médias. **Geo UERJ**, [S.I.], 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: 29 jun. 2023.
doi: <https://doi.org/10.12957/geouerj.2002.49153>.

SILVEIRA, M. L. Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. I.], 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.

SPOSITO, M. E. B.; SPOSITO, E. S. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. I.], 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. 10.270-10.281.

TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, [S. I.], v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020. 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.; 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.

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. I.], 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.

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Programa de Pós-graduação em Geografia. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

Contribuição dos autores

Todos os autores ofereceram substanciais contribuições científicas e intelectuais ao estudo. As tarefas de concepção e design do estudo, preparação e redação do manuscrito, bem como, revisão crítica foram desenvolvidas em grupo. O primeiro autor Evandro Frois de Sousa ficou especialmente responsável pelo desenvolvimento teórico-conceitual. A segunda autora Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa, pela aquisição de dados e suas interpretações e análise; e o terceiro autor Atamis Antonio Foschiera, pelos procedimentos técnicos e tradução do artigo. Declaramos ainda ciência das Diretrizes Gerais do BGG.

Evandro Frois de Sousa. Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins (UFT). Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins (UFT). Especialização em Geografia/ Desenvolvimento Regional e Urbano pela Universidade Federal do Tocantins (UFT). Professor da rede pública no ensino médio - Secretaria de Educação do Estado do Pará.

Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa. Possui graduação em Geografia (Bacharelado e Licenciatura) pela Universidade Federal de Uberlândia, Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia e Doutorado em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é professora associada da Universidade Federal do Tocantins nos Cursos de Geografia (Bacharelado e Licenciatura), no Programa de Pós-Graduação em Geografia (Mestrado), campus de Porto Nacional, e participação no Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente (Mestrado e Doutorado), campus de Palmas. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, Geografia Regional e Planejamento Urbano-Regional.

Atamis Antonio Foschiera. Possui graduação em Geografia, pela Universidade Federal de Santa Maria, mestrado em Extensão Rural, pela Universidade Federal de Santa Maria e doutorado em Geografia, pela Universidade Estadual Paulista/UNESP Presidente Prudente. Atualmente é professor assistente da Universidade Federal do Tocantins. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Agrária, Geografia Econômica, Geografia Regional, atuando, principalmente, nos seguintes temas: geografia, movimentos sociais, migração, produção familiar, turismo, globalização, regionalização e ensino.