

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO

**ESTUDO ECOSISTÊMICO SOBRE O APLICATIVO UBER NA CIDADE DE
MANAUS: MOBILIDADE URBANA, REDES E CIBERCIDADES**

SORAYA NURIEH AUZIER COSTA

MANAUS-AM

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO

SORAYA NURIEH AUZIER COSTA

**ESTUDO ECOSSISTÊMICO SOBRE O APLICATIVO UBER NA CIDADE DE
MANAUS: MOBILIDADE URBANA, REDES E CIBERCIDADES**

Trabalho apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação (PPGCCOM) da Universidade Federal do Amazonas como requisito final para a obtenção do título de mestre em Ciências da Comunicação.

Orientador: Prof. Dr. Jonas da Silva Gomes Júnior
Coorientador: Prof. Dr. Israel de Jesus Rocha

MANAUS-AM

2019

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Costa, Soraya Nurieh Auzier

C837e Estudo ecossistêmico sobre o aplicativo uber na cidade de Manaus:
mobilidade urbana, redes e cibercidades / Soraya Nurieh
Auzier Costa . 2019
172 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Jonas da Silva Gomes Jr

Coorientador: Israel de Jesus Rocha

Dissertação (Mestrado em Ciência da Comunicação) -
Universidade Federal do Amazonas.

1. Estudo. 2. Redes. 3. Tecnologia. 4. Sociedade. I. Jr, Jonas da Silva Gomes.
II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

FOLHA DE APROVAÇÃO

SORAYA NURIEH AUZIER COSTA

ESTUDO ECOSSISTÊMICO SOBRE O APLICATIVO UBER NA CIDADE DE MANAUS: MOBILIDADE URBANA, REDES E CIBERCIDADES

Trabalho apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação (PPGCCOM) da Universidade Federal do Amazonas como requisito final para a obtenção do título de Mestre em Ciências da Comunicação.

DATA DE APROVAÇÃO: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Jonas da Silva Gomes Júnior - Presidente
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Prof. Dr. Israel de Jesus Rocha - Membro
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Prof. Dr. Gustavo Soranz Gonçalves – Membro
Centro Universitário FAMETRO

Prof. Dr. Wilson de Souza Nogueira - Suplente
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

Profa. Dra. Maria Emilia de O. Pereira Abbud - Suplente
Universidade Federal do Amazonas (UFAM)

“A significação mais profunda, transcendental, da cibernética também se desvenda a nós na temática da subjetividade, mais precisamente na tentativa de transpor o abismo entre eu e você por meio da construção de um mecanismo de produção de informação e de realização de comunicação, de um modo racionalmente dominável. Pois quando dois eus diferentes não podem dividir um com o outro, e ter ao mesmo tempo conjuntamente sua interioridade própria particular, então só lhe resta um caminho para um entendimento mútuo que os una ontologicamente e os obrigue objetivamente. Ou seja, que eles em ação conjunta arranquem de si a imagem de sua subjetividade e a construam tecnicamente no mundo objetivo.”

(GotthardGünther)

Agradecimentos

Agradeço a Deus e toda a espiritualidade que nos protege e direciona.

Agradeço a minha família, pelo apoio financeiro e por tornarem possível essa conquista.

Agradeço aos meus orientadores, professor Jonas e professor Israel, por terem construído comigo essa pesquisa, pela facilidade alinhamento das ideias. Foi um grande privilégio e enorme aprendizado ser orientado por dois profissionais que admiro muito.

Agradeço ao nosso coordenador de curso professor Renan Albuquerque, por todo apoio durante as atividades do programa e aos nossos professores do PPGCCOM/UFAM.

RESUMO

O presente estudo objetivou compreender como o serviço tecnológico Uber voltado à mobilidade urbana tem possibilitado novas dinâmicas sociais desde sua chegada em abril de 2017 na capital Amazonense. Em seus dois anos na cidade de Manaus a empresa conta com mais de 382 mil usuários, adentrando assim em redes e conexões, não somente digitais, mas também sociais, urbanas, econômicas e culturais da sociedade manauara. Um dos grandes atrativos que o serviço dispõe são seus baixos valores de corridas, devido grande parte dos gastos necessários para uma estrutura física que faria uma empresa acontecer ser eliminado pela virtualidade e é exatamente assim que a empresa se apresenta, como uma ideia tecnológica que está mudando a malha logística das cidades sem possuir nenhum carro. Dessa forma, a empresa é vista como uma grande ameaça para os serviços mais tradicionais existentes dentro do mercado da mobilidade, como os táxis e transporte público, os quais marcaram o período de chegada do aplicativo de mobilidade com muitos protestos e mobilizações visando à proibição do serviço na cidade, em um momento onde essa tecnologia ainda não era regulamentada. Somente em 2018, o Congresso Nacional decretou e sancionou a Lei N.º 13.640, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, com o intuito de estabelecer os meios necessários para efetivação de cobranças de tributos municipais pela prestação do serviço e demais normas para seu funcionamento. A forma como essas tecnologias de comunicação estão configurando e reconfigurando os espaços urbanos, as relações e práticas sociais, abrem a oportunidade de analisar os processos de virtualização das cidades e a presença dessas tecnologias digitais via aplicações na mediação de prestações de serviços. A pesquisa se constituiu através de levantamento bibliográfico, com fundamentações de autores e pesquisadores da área da comunicação, tecnologias e redes, visando perceber a implementação do serviço digital em uma realidade local sob a perspectiva dos Ecossistemas Comunicacionais e apoio da Teoria Ator-Rede, a fim de fortalecer e elevar os entendimentos de redes, sistemas e processos comunicacionais propostos pelo programa PPGCCOM/Ufam. Foram analisadas 30 matérias jornalísticas sobre o aplicativo em 3 portais de notícias locais no período de 2017, a partir do método de análise de conteúdo surgiram categorias que viabilizaram a obtenção de respostas para a pesquisa e visualização das interconexões, possibilitando o desenvolvimento de ilustrações em redes estabelecidas pela tecnologia Uber na cidade.

Palavras-chave:

Redes; tecnologia; uber; ecossistemas comunicacionais; cibercidades.

RESUMEN

Este estudio tuvo como objetivo comprender cómo el servicio de tecnología Uber centrado en la movilidad urbana ha permitido nuevas dinámicas sociales desde su llegada en abril de 2017 a la capital de Amazonas. En sus dos años en la ciudad de Manaus, la compañía tiene más de 382 mil usuarios, entrando así en redes y conexiones, no solo digitales, sino también sociales, urbanas, económicas y culturales de la sociedad de Manauara. Una de las grandes atracciones que tiene el servicio es su bajo valor de funcionamiento, porque gran parte del gasto necesario para una estructura física que haría que una empresa se eliminara por la virtualidad y así es exactamente como se presenta la empresa, como una idea tecnológica que es cambiando la red logística de las ciudades sin tener ningún automóvil. Por lo tanto, la compañía es vista como una gran amenaza para los servicios más tradicionales dentro del mercado de la movilidad, como los taxis y el transporte público, que marcó la llegada de la aplicación de movilidad con muchas protestas y movilizaciones destinadas a prohibir lo servicio en la ciudad en un momento en que esta tecnología aún no estaba regulada. Solo en 2018, el Congreso Nacional promulgó y sancionó la Ley N° 13.640, que regula el transporte privado remunerado de pasajeros, con el propósito de establecer los medios necesarios para la recaudación de impuestos municipales para la prestación del servicio y otras reglas para su funcionamiento. La forma en que estas tecnologías de comunicación están configurando y reconfigurando espacios urbanos, relaciones sociales y prácticas, abre la oportunidad de analizar los procesos de virtualización de las ciudades y la presencia de estas tecnologías digitales mediado por aplicaciones en la mediación de servicios. La investigación se constituyó por un levantamiento bibliográfico, con fundamentos de autores e investigadores del área de comunicación, tecnologías y redes, con el objetivo de comprender la implementación del servicio digital en una realidad local desde la perspectiva de los ecosistemas comunicacionales y el apoyo de la teoría del actor-red, con el objetivo de fortalecer y aumentar la comprensión de las redes, sistemas y procesos de comunicación propuestos por el programa PPGCCOM/Ufam. Se analizaron treinta artículos periodísticos sobre la aplicación en tres portales de noticias locales en el periodo de 2017. Del método de análisis de contenido, surgieron categorías que permitieron obtener respuestas para la investigación y visualización de interconexiones, lo que permitió el desarrollo de ilustraciones de redes establecido por la tecnología Uber en la ciudad.

Palabras clave:

Redes; tecnología; uber; ecosistemas comunicacionales; Manaus.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
CAPÍTULO I.....	14
Uber.....	14
1.1 Revisão de Literatura.....	14
1.2 O aplicativo uber.....	19
1.3 Apps de transporte.....	25
1.4 Uber e a legislação.....	30
CAPÍTULO II.....	33
Sociedade e Tecnologia.....	33
2.1 Sociedade e tecnologia.....	33
2.2 Conceito de redes e ecossistemas comunicacionais.....	38
2.3 Cibercidades.....	42
2.4 Ator-rede.....	47
CAPÍTULO III	52
3.1 Mobilidade urbana e acessibilidade.....	52
3.2 Espaço urbano e as relações de pertencimento.....	55
3.3 Políticas de mobilidade urbana e de desenvolvimento urbano.....	58
3.4 Mobilidade urbana enquanto economia.....	63
CAPÍTULO IV.....	67
Metodologia, Análise e Resultados.....	67
4.1 Procedimentos metodológicos.....	67
4.2 Análise e Resultados.....	71
4.2.1 Categorias.....	71
4.2.2 Sistemas estabelecidos pela tecnologia Uber na Sociedade Manauara.....	79
4.2.3 Os rastros encontrados para criação da rede TAR.....	82
CONSIDERAÇÕES.....	86
REFERÊNCIAS.....	89
APÊNDICES.....	99
ANEXOS.....	101

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visou compreender a partir da visão ecossistêmica as interferências causadas pela chegada do aplicativo Uber na cidade de Manaus em abril de 2017 e como esse serviço tecnológico de mobilidade urbana tem proporcionado novas dinâmicas na sociedade manauara.

O Uber é uma empresa tecnológica, conhecida também como startup, diferenciando-se das tradicionais, pois o empreendimento utilizam geralmente a tecnologia e modelos de negócio diferenciados, fazendo crescer em uma velocidade muito acima de uma velocidade normal de mercado. Segundo o Ministério da Economia (2019) enquanto uma empresa tradicional cresce 10%, 20% ao ano, uma startup tem um crescimento de mais de 200% ao ano. Isso porque ela usa modelos inovadores para vender e comercializar o seu produto.

Fundada em São Francisco, Estados Unidos no ano de 2009, a Uber consiste em requisitar um carro compatível à modalidade de carona remunerada através do aplicativo para dispositivo móvel. Esse aplicativo permite conectar motoristas e passageiros de forma digital e ágil, buscando diminuir o tempo de espera, reduzindo o custo de deslocamento e oferecendo uma opção de mobilidade dentro das cidades.

A plataforma utiliza a tecnologia de geolocalização GPS, onde é possível gerar o valor da corrida antes do serviço ser confirmado pelo usuário, permitindo também acompanhar todo o percurso realizado pelo motorista do carro. Ao término da corrida, o débito é realizado diretamente no cartão cadastrado pelo cliente, sendo o pagamento em dinheiro uma opção disponível para o usuário desse transporte via tecnologia.

A Uber chegou ao Brasil em maio de 2014 e hoje está presente em mais de 60 países e mais de 600 cidades no mundo. Em 2017 a empresa multimilionária faturou US\$ 7,5 bilhões e esse foi o ano em que a empresa chegou à cidade de Manaus com o seu serviço de transporte mediado pela tecnologia, implementando uma opção tecnológica para o cenário da mobilidade urbana local.

A empresa americana se apresenta como sendo um serviço tecnológico que leva inovação para as estruturas urbanas em termos de logística sem possuir nenhum carro, sendo essa a forma que a plataforma demonstra a sua força. As startups de mobilidade urbana representam um novo modelo de negócios apoiado pela tecnologia, inspirado na economia compartilhada e que estão interferindo diretamente na mobilidade urbana,

cenário esse que representa um dos maiores desafios na atualidade tanto para o Brasil quanto para vários outros países.

As inovações digitais e o desenvolvimento das tecnologias de informações demonstram a cada dia que uma ideia de negócio e a sua operacionalização de forma digital estão cada vez mais próximas, devido o baixo custo e certa facilidade de se implementar tecnologicamente, como é o caso da plataforma Uber.

Essas empresas não criam um novo produto ou serviço em essência, criam um modelo que oferece uma experiência completamente diferente ao usuário. O qual muitas vezes busca ter mais conforto com um preço mais acessível entre as demais opções disponíveis quando o assunto é se locomover.

O processo disruptivo acontece quando as empresas tecnológicas oferecem produtos e serviços acessíveis, criando assim novas dinâmicas de mercado com os consumidores, ocasionando desestabilização com as empresas que antes lideravam o mercado devido essas opções tecnológicas de prestação de serviços serem mediadas através de plataformas digitais e aplicativos, onde muitas vezes são mais práticas e econômicas.

Essas inovações digitais desafiam o mercado, criando rupturas em todos os setores da sociedade, na indústria, nos modelos de negócio e nas interações dos grupos que as utilizam, mudando assim, o modo com que as conexões acontecem.

Os aplicativos são sistemas desenvolvidos para serem instalados em dispositivos eletrônicos móveis, como tablets e smartphones, conhecidos também como *apps* ou *app mobile*, abreviatura de aplicação de software. O desenvolvido de softwares e dispositivos tecnológicos de interatividade são tecnologias de comunicação e informação utilizados por grupos, organizações e pela sociedade através das plataformas e redes digitais.

Esses aplicativos podem ser instalados através de lojas de aplicações *online*, como *Google Play*, *AppStore* ou *Windows Phone Store*, sendo alguns aplicativos gratuitos e outros são pagos. O aplicativo que antes era somente para solicitar carros pretos *premium* em algumas metrópoles, está agora presente na malha logística de diversas cidades em todo o mundo, em uma rede global, estabelecendo novas dinâmicas de mercado e levando o processo de virtualização para o cenário urbano. Tais modelos de negócios e serviços tecnológicos digitais estão proporcionando novas dinâmicas e concorrência no mercado da mobilidade urbana, cenário esse que possui diversas debilidades, as quais somente podem ser atendidas e resolvidas perante ações governamentais.

Segundo dados divulgados pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2017), o Brasil é um país predominantemente urbano, com 80% da população brasileira morando nas cidades. O cenário urbano possui um crescimento desordenado aliado ao crescente número de veículos individuais, promovendo inchaço no trânsito, elevando os níveis de poluição, acidentes de trânsito e congestionamentos dificultando a locomoção ao longo das áreas dos grandes centros urbanos, principalmente nas regiões que concentram a maior parte dos serviços e empregos.

No que se refere à mobilidade urbana, existe uma predominância do transporte individual e do transporte coletivo. Essas condições de mobilidade afetam diretamente o desenvolvimento econômico das cidades, podendo atrair ou afastar pessoas, investidores, indústrias e empregos. Esse quadro é influenciado pelas características do espaço urbano, pela complexidade das atividades realizadas, pela disponibilidade de serviços de transporte existente para a população, pelo planejamento e gestão da cidade, características da população e sua economia.

No contexto das cibercidades, a Uber participa como um ator no processo de virtualização do cenário urbano, onde as novas tecnologias de informações adentram oferecendo serviços mediados por aplicações digitais, com dinâmicas alinhadas ao contexto virtual e infraestruturas tecnológicas, reconfigurando o cotidiano das cidades a partir do protagonismo dos softwares nas mais diversas atividades humanas, iniciando uma era construída a partir de códigos, dando forma a um contexto urbano onde o digital se faz presente nas mais diversas práticas urbanas.

A presente discussão ganha contorno especiais quando ligadas aos processos comunicacionais na perspectiva dos ecossistemas comunicacionais, o qual percebe a comunicação não como um fenômeno isolado, mas como um fator de construção, circulação e significação. Suas interações acontecem quando inseridas nos ambientes que se relacionam em redes, dependentes entre si para sua coexistência.

A concretização da presente pesquisa tem como consequência o aprofundamento do conhecimento científico sobre as principais mudanças e inovações tecnológicas causadas por plataformas e aplicativos para dispositivos móveis em prestação de serviços e produtos à sociedade.

Compreendendo os fluxos e conexões em rede que efetivam e apoiam o fortalecimento dessa nova dinâmica de prestações de serviço, com seus efeitos em sociedade, inovações causadas e estabelecimento de novas culturas sociais, possibilitando

informações para novos desdobramentos científicos ou operacionais na área da Ciência da Comunicação.

Em busca de compreender como o aplicativo de serviço de mobilidade urbana Uber têm possibilitado novas dinâmicas sociais desde sua chegada a cidade de Manaus foi utilizado para a obtenção de respostas o método investigativo através de análise de conteúdo nas suas três fases: pré-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados (inferência e interpretação), com 30 matérias do ano de 2017 de três portais de notícias da capital amazonense, os quais apontaram as principais questões sobre a chegada, os processos de implementação do serviço oferecido pelo aplicativo e sua repercussão na cidade.

A pesquisa é desenvolvida em quatro capítulos. No primeiro capítulo, é apresentada a revisão de literatura, resultado de levantamento e análise explorou pesquisas de diversas áreas acadêmicas sobre o que já foi publicado sobre a empresa de tecnologia Uber. Posteriormente, é exposta uma breve explanação sobre aplicativos de mobilidade, a história da startup Uber e seus processos legislativos.

No capítulo 2, tem por objetivo discorrer sobre tecnologia em sociedade e apresentar os conceitos teóricos que compõem a presente pesquisa como: o conceito de Redes, Ecossistemas Comunicacionais, Ciberidades e a Teoria Ator-Rede.

O terceiro capítulo tem como objetivo definir o que se entende por mobilidade urbana, acessibilidade, distinguindo os conceitos e suas aplicações. Apresentando os processos de planejamento em âmbito constitucional promovidos pela gestão e políticas públicas. Indicando a importância da mobilidade urbana para o funcionamento do desenvolvimento urbano, como território de pertencimento sociocultural e suas estruturas econômicas.

No quarto capítulo é apresentada a estrutura metodológica e métodos de investigação utilizados na pesquisa, definido o *corpus* para a realização da análise onde foram selecionadas 30 matérias do ano de 2017 dos portais Em Tempo, Acrítica e D24am, desde o primeiro mês de atividade do aplicativo Uber na cidade de Manaus. Nesse capítulo são expostas às análises e resultados da pesquisa, as categorias de análise que surgiram a partir da análise de conteúdo, material que serviu como base para a interpretação dos resultados e de conexão com referencial teórico. Nesse processo foi possível visualizar os sistemas estabelecidos pela tecnologia Uber na sociedade Manauara e assim possibilitaram a construção de ilustrações a partir da visão ecossistêmica e da Teoria Ator-Rede.

Capítulo I

Uber

Neste capítulo é apresentada a revisão de literatura, um resultado de levantamentos e análises de pesquisas de diversas áreas acadêmicas sobre a empresa tecnológica Uber no Brasil, entre os anos de 2014 a 2019, possibilitando assim maiores entendimentos sobre o objeto da pesquisa. Aqui também contextualizamos o mercado de aplicativos para dispositivos móveis voltados a mobilidade urbana, a história da startup Uber e processos legislativos brasileiros relacionados ao cerne de atuação da empresa.

1.1 Revisão de Literatura

Durante o processo de levantamento bibliográfico sobre o serviço tecnológico Uber foi perceptível que a presente pesquisa iniciada no ano de 2017 surgiu em um momento onde o aplicativo se encontrava envolvido em conflitos por todo o país, devido à inexistência de uma lei que regulamentasse o transporte de mobilidade via aplicativos.

Sem um alinhamento legislativo o serviço atuava de forma ilegal, sendo considerado pelos outros tipos de transporte tradicionais de mobilidade urbana como uma concorrência desleal, devido a ausências de burocracias ou tributação de impostos governamentais, barateando assim os preços das caronas para os clientes e tornando menos pesado para os motoristas que se afiliassem as startups de mobilidade, gerando mais lucro se comparando à realidade a qual os taxistas vivem.

A construção científica se mostrou bastante presente nesse momento de buscas por respostas se a Uber e demais serviço de transporte via aplicativos deveriam ser regulamentados ou não no país. O que ajudou a sociedade e o poder público através dessas produções científicas em formato de dissertações, monografias e artigos, a encontrarem caminhos durante o processo de regulamentação do serviço de transporte via aplicativo no Brasil com a implementação da Lei 13.640 (ANEXO 31) em 26 março de 2018. A problemática se fez presente em diversas pesquisas, principalmente na área do direito, com estudos voltados ao direito do consumidor.

Ribeiro (2016), por exemplo, relata que o aplicativo Uber que atua no setor de transporte urbano individual de passageiros iniciou suas atividades em 2009 na cidade de São Francisco no estado da Califórnia, no coração do Vale do Silício, principal centro mundial de startups de tecnologia e chegou ao Brasil em maio de 2014, sendo o Rio de Janeiro a primeira cidade brasileira a receber os serviços Uber.

O pesquisador da área do direito buscou fornecer respostas e arranjos que disciplinassem direitos e deveres decorrentes da dinâmica contemporânea em conjunto das novas realidades sociais emergentes e das relações em sociedade.

Em sua análise, Ribeiro (2016) observou os arranjos regulatórios no setor de transporte urbano individual em dois cenários diferentes, em uma análise comparativa do processo regulatório nos Estados Unidos, onde seu ecossistema da economia colaborativa em sociedade é mais desenvolvido e uma avaliação mais detalhada de soluções regulatórias que foram implementadas pelo município de São Paulo - SP, localidade onde se observava intensos conflitos entre taxistas e o motorista de aplicativo Uber.

Os conflitos demonstravam uma problemática mais ampla, a adequação da economia advinda da tecnologia digital com a economia tradicional, ou seja, a inclusão e estruturação de um modelo que encaixe os novos fluxos comunicacionais e econômicos a partir da tecnologia em sociedade.

No Brasil, essa disseminação se deu principalmente com a popularização do aplicativo Uber nas principais metrópoles brasileiras e os conflitos resultantes com o setor de táxis.

O comportamento padrão dos taxistas é utilizar de sua força de mobilização política para pressionarem pela confecção de regimes regulatórios que proibam ou restrinjam demasiadamente a atuação do aplicativo. (RIBEIRO, 2016, p. 37)

Principal reclamação dos taxistas era que o aplicativo Uber praticava uma concorrência considerada desleal, porque os regimes regulatórios que regravam a atuação dos táxis são muito rígidos e com alto nível de exigências, como licenças para operação, alvarás que são disponibilizados de forma escassa, resultando muitas vezes em comercialização abusiva dos documentos em mercados secundários, pagamentos de altas taxas, impostos municipais e nível elevado de intervenção fiscalizatória do poder público.

Os serviços do aplicativo Uber ao atuar no mesmo espaço urbano oferecendo ao consumidor um transporte sem a observância dessas restrições e burocracias, acabavam por ter a vantagem em repassar preços mais atrativos ao consumidor. Olmos e Favera (2015) enfatizam que o serviço prestado pelo aplicativo Uber não é o mesmo serviço oferecido pelos taxistas, são coisas diferentes, mesmo que ainda existam confusões.

Uber é uma empresa de tecnologia, ao mesmo tempo em que oferece o serviço de transporte de passageiros, a qual se encontra presente em várias cidades do mundo e também no Brasil. A inserção dessa nova modalidade de serviço no mercado gerou reivindicações por parte das cooperativas de taxistas, que não aceitam que esse tipo de

transporte seja oferecido no país, especialmente por acreditarem que o número de usuários de táxi diminuirá.

Os dois principais argumentos apresentados pelos taxistas são os de que, o aplicativo Uber presta um serviço ilegal, visto não possuir regulamentação específica, e, também, que os seus motoristas exercem ilegalmente a profissão de taxista, sendo, por isso, um serviço de transporte clandestino. (OLMOS E FAVERA, 2015, p. 13)

Para Olmos e Favera (2015) não há uma concorrência desleal, pois se trata de um serviço de transporte de passageiros desenvolvido por meio da livre iniciativa e da tecnologia, com o objetivo de unir motoristas e consumidores, em uma plataforma virtual, a qual funciona com a internet, em uma livre concorrência, a qual pode gerar benefícios para os consumidores e se tornando uma das opções existentes no mercado da mobilidade urbana.

As polêmicas que envolveram de um lado o serviço de táxi e do outro o aplicativo Uber, englobam várias questões de cunho legislativo que precisam de aprofundamento, observando os aspectos negativos e positivos da imersão desses novos modelos de serviços tecnológicos no mercado, em especial para os consumidores.

Sendo observado que durante o processo de regulamentação, as opiniões dos consumidores sobre esses serviços e demais questões voltadas ao espaço urbano, mobilidade, prestação de serviço, encontram-se sendo pouco debatidos pelo poder público.

O poder público brasileiro em seu próprio processo de lidar com os serviços de mobilidade via aplicativo em sociedade ao longo dos anos se posicionou criando projetos de regulamentação e outras vezes de eliminação desses transportes no mercado, porém poucas vezes buscou levantar questões como a necessidade de criação de melhorias das estruturas urbanas, dos modais de transporte, de acessibilidade e alinhamentos desses serviços tecnológicos com as necessidades existentes nas cidades, desenvolvimento de novas tecnologias que proporcionassem melhorias para a população e para o contexto urbano.

Inicialmente surgiram proibições a partir de leis vetando o serviço tecnológico Uber em algumas localidades, sem a realização de estudos mais aprofundados sobre os malefícios e benefícios auferidos para a sociedade, suas redes e desdobramentos.

Dusi (2016) em sua pesquisa na área da engenharia civil e ambiental relata que o lançamento do aplicativo Uber no Brasil gerou grande polêmica, a concorrência com os taxistas causou protestos e inclusive atos de violência em cada município em que chegava

devido à falta de regulamentação até aquele momento, por se tratar de uma proposta nova para o mercado de transporte individual.

A indústria de táxis precisava se adaptar às mudanças na cultura do consumidor, o qual poderia optar por um foco maior na tecnologia e em novas experiências de consumo. A rivalidade exercida pelos prestadores de serviços de táxi e por algumas autoridades legislativas em relação aos serviços de caronas pagas estava sendo interpretada como ilegal e desleal, trazendo como implicação decisões de proibição, banimento dos aplicativos e do próprio serviço de caronas pagas.

A pesquisa desenvolvida por Dusi (2016) identificou quem são os usuários dos aplicativos 99Taxis e Uber, quais as razões que os levam a escolher utilizar um ou outro e qual o nível de satisfação do usuário com relação ao serviço oferecido pelo aplicativo, tanto no transporte em si como na solicitação. Segundo o pesquisador a maioria dos usuários de aplicativos são jovens adultos com nível superior completo e renda familiar mensal acima de 10 salários mínimos. Não foram encontradas diferenças de comportamento relacionadas ao gênero do usuário, porém, há certas diferenças de comportamento de acordo com o tipo de usuário, sua região de residência e frequência de uso quando é feita uma análise mais detalhada.

Esteves (2015), em seu estudo para o Conselho Administrativo de Defesa Econômica — Cade, abordou que os serviços tecnológicos de mobilidade urbana via aplicativos como a Uber expõem de forma ampla vários dos problemas existentes na regulação dos táxis nas cidades.

Olhando o problema sob a ótica do equilíbrio urbano, pode-se verificar que os enormes benefícios trazidos pela tecnologia dos aplicativos usados nos serviços de caronas pagas são altamente eficientes em mitigar os problemas de informação assimétrica nos mercados de táxi. (ESTEVES, 2015, p. 332)

Os prestadores de serviços de caronas pagas e grupos de consumidores alegavam que a entrada no mercado da mobilidade urbana por parte dos transportes individuais de passageiros via aplicativo estava sendo bloqueada por meio de atividade lobista dos taxistas, viabilizada por autoridades reguladoras e legislativas.

A mobilidade urbana encontra-se no centro de diversos debates da atualidade, inclusive daqueles concernentes ao planejamento das grandes cidades brasileiras, cujo sistema de transporte revela-se claramente insuficiente nas mais diversas demandas sociais.

Mendes e Ceroy (2015) alertam que existe uma grande quantidade de pessoas que diante da ineficiência dos transportes coletivos urbanos, se veem tentadas a adquirir carro

próprio para maior conforto, conseqüentemente, aumentando o volume do tráfego de automóveis privados.

A partir disso, a opção do compartilhamento de carros mostra-se como uma alternativa ao problema das grandes cidades brasileiras, uma vez que permitiria uma espécie de reutilização dos veículos, ou seja, o mesmo carro poderia ser usado por diferentes usuários, facilitando questões relativas à estacionamento, ao próprio tráfego urbano e, inclusive, reduzindo a emissão de gases poluentes. (MENDES E CEROY, 2015, p. 15)

Outro aspecto a ser considerado, é o que aborda Guimarães (2017) em um artigo sobre a relação entre motoristas e clientes da Uber, as novas interações possibilitadas a partir do uso e disseminação dos *smartphones* amplificando a cultura da mobilidade em um processo de virtualização das cidades através do aplicativo, sob a perspectiva do conceito de cibercidade defendido por André Lemos (2001).

Segundo o pesquisador em midiatização e processos comunicacionais (Guimarães, 2017), as relações criadas a partir do uso do aplicativo Uber, entre os usuários, motoristas e passageiros, os quais emitem uma enorme quantidade de dados do mundo "real" que são digitalizadas e interpretadas pelo sistema de aplicativo, proporcionando uma transitoriedade entre o mundo físico e o virtual, conhecido também como ciberespaço.

Em 2018, Guimarães publicou sua dissertação intitulada “Disrupção destruidora: as Práticas Comunicacionais do Aplicativo Uber em Porto Alegre”, tendo como foco principal analisar as empresas *disruptivas* em sociedade, as quais apresentam novos atributos e serviços com custos menores, simplicidade, rapidez a partir da tecnologia e conveniência para uso, permitindo assim conquistar um novo nicho de consumidores.

(...) após serem introduzidas ao mercado, tornam-se constantes os esforços para melhorias, até que estejam de acordo com as necessidades dos clientes mais exigentes, consolidando-se entre seus concorrentes. (GUIMARÃES, 2018, p.12)

Na dissertação, a empresa Uber *Technologies* foi definida como estudo de caso entre as empresas *disruptivas*, sendo uma das mais conhecidas organizações desse novo modelo de negócio. Guimarães (2018) defendendo que esse modelo *disruptivo* expõe a inovação e a concorrência como mecanismos do capitalismo em busca de trabalhos mais eficientes, eficazes e produtivos, visando à constante ampliação de seus lucros, em uma corrida organizacional que acaba por criar demandas antes inexistentes, ampliando novas necessidades visando atender a satisfação dos clientes.

Em seu modo de operação e expansão, a *Uber Technologies* apresenta um padrão que se repete em todas as regiões em que atua. Sendo assim, um estudo sobre os impactos da empresa realizado na cidade de Porto Alegre poderá ser replicado em outras localidades. (GUIMARÃES, 2018, p.13)

A companhia se expande ao adentrar em um novo território, quase sempre realizada de maneira impositiva, sem apoio ou consentimento das entidades legais, seu fortalecimento acontece através de adesão popular, por oferecer uma nova alternativa de transporte e de fonte de renda para quem presta o serviço, confrontando diretamente o monopólio dos serviços de transporte particular, concedido aos taxistas.

Na área das Ciências Contábeis, Cardoso Junior (2018) observou em sua pesquisa as consequências sociais e econômicas causados pela regulamentação do aplicativo Uber no Brasil. Segundo o pesquisador, a regulamentação que aconteceu em março de 2018, acarretou aumento nas passagens das corridas via aplicativo, em razão dos pagamentos de impostos municipais regulatórios após a implementação da Lei.

Como aconteceu em Curitiba – PR, um aumento das tarifas resultou imediato à regulamentação municipal, no qual gerou cerca de 1,4 milhões para os cofres públicos em um curto período (Cardoso Junior, 2018). Porém, a pesquisa constatou que os 78,4% que defenderam a regularização do serviço tecnológico no país priorizaram as questões voltadas às medidas de segurança em detrimento aos aumentos de preços relacionados a arrecação de impostos municipais, em busca de maiores aperfeiçoamentos nos problemas relacionados com a segurança que os serviços mediados por aplicativos oferecem aos seus usuários e motoristas.

1.2 Aplicativos de Transporte

Os dispositivos móveis de comunicação nos últimos anos, em principal os celulares *smartphones*, assumiram inúmeras funções, as quais vêm agregando bastante valor aos mesmos, tornando-os a própria extensão do ser humano nas mais diversas atividades diárias, principalmente pelas inúmeras possibilidades de prestações de serviços, entretenimentos, comunicação e informação oferecidas pelos aplicativos.

Diversas aplicações vêm acrescentando novas experiências as cidades e modificando antigos hábitos de comunicação, de convivência, localização, pagamento e até os formatos de uso dos serviços públicos. Há muito tempo os aparelhos de celular deixaram de somente possuírem uma função telefônica, principalmente depois da inclusão

de outros serviços como: câmera fotográfica, receptor de notícias e de televisão, localizador por GPS, atualizador de redes sociais, tocador de música, carteira eletrônica, entre tantos outros.

Tarouco (2013, p.3) expõe que foi a empresa IBM² quem desenvolveu o primeiro aparelho *smartphone* no ano de 1992, que somente foi lançado ao público em 1993, com o nome de Simon. Além de ser um celular, integrava as funções de relógio, calculadora, bloco de notas, e-mail, fax e jogos, abrindo caminho para as características contidas nos *smartphones* mais modernos, que passaram a conter telas sensíveis ao toque no lugar de botões.

Foi a partir do ano de 2007 que os avanços nesta área e novos lançamentos foram sendo intensificados com o lançamento do primeiro iPhone³ pela empresa Apple⁴, contendo aplicativos (apps) padrões pré-instalados no aparelho telefônico, incluindo ferramentas de mapas, fotos, textos e previsão do tempo. Tarouco (2013) detalha esse aspecto:

No ano seguinte, a Apple lançou a AppStore e o iPhone 3G, momento este que introduziu oficialmente a distribuição de aplicativos desenvolvidos por terceiros e que permitiu aos usuários o poder de comprar e baixar novas ferramentas para o seu dispositivo, sendo que 30% do valor sobre a receita dos aplicativos comercializados ficam com a loja. (TAROUCO, 2013, p.3)

Silva e Santos (2014, p.162), por sua vez, explicam que aplicativos (apps) nativos destinados a serem executados em determinado dispositivo móvel, podem ser definidos como aplicativos que foram desenvolvidos para um tipo específico de plataforma composta de diversas tecnologias, como: sistema operacional, linguagens de programação e IDEs (Ambiente de Desenvolvimento Integrado).

Segundo os autores (SILVA e SANTOS, 2014), o sistema operacional é responsável pelo gerenciamento de diversos recursos contidos no aparelho celular, as

² A IBM (International Business Machines) fabrica e vende Hardware e Software, oferece serviços de infra-estrutura, serviços de hospedagem e serviços de consultoria nas áreas que vão desde computadores de grande porte até a nanotecnologia. Foi apelidada de “Big Blue” por adotar o azul como sua cor corporativa oficial. Com mais de 390 mil colaboradores em todo o mundo, a IBM é a maior empresa da área de TI no mundo.

³ O Iphone é um aparelho fabricado pela Apple, que tem como exclusividade este único modelo de Smartphone, que de tempos em tempos lança novas versões do mesmo modelo. O objetivo da empresa é fidelizar seus clientes pela qualidade do produto, logo, ter preços flexíveis está longe da filosofia da instituição. Além do seu modelo único, também é mantido sempre o mesmo sistema operacional que é o IOS (sistema oficial da Apple).

⁴ Steve Jobs, Steve Wozniak e Ronald Wayne criaram a Apple no dia primeiro de abril de 1976, em Cupertino, no Vale do Silício que existia na Califórnia. Wozniak era aficionado por eletrônica e tinha criado parte das Blue Boxes que existiam na época, uma forma de crackear (quebrar um sistema de segurança) as linhas telefônicas que existiam nos Estados Unidos. Com esse conhecimento, o trio começou a produzir computadores em miniatura em uma garagem, que seriam o primeiro passo para revolucionar a tecnologia.

linguagens de programação são utilizadas na programação do aplicativo e o IDE, fornece ferramentas que auxiliam na criação do aplicativo.

Esses aplicativos nativos no fim do processo de criação e programação ficam disponíveis aos usuários através de lojas de aplicativos contidas nos dispositivos, se for um iPhone a loja é a AppStore, para os usuários do sistema operacional Android, é a Google Play.

Para Bezerra, Fontao e Dias-Neto (2016, p.4) as loja de aplicações são canais de distribuição dos aplicativos de uma plataforma aos seus usuários potenciais, as quais se tornaram um ambiente de mercado altamente competitivo e lucrativo, onde desenvolvedores necessitam prover esses *software* para uma extensa base de usuários.

São diversas as temáticas e funções dos aplicativos como: jogos eletrônicos, reprodutores de áudio e vídeo, aula de idiomas, mensagens instantâneas, solicitação e entrega de refeições, transações bancárias e até solicitação de transporte na mobilidade urbana.

Para França e Mello (2016) o cenário de crescentes inovações tecnológicas no âmbito de aplicativos de trânsito para *smartphones* foram desenvolvidos programas com diferentes focos, entre os quais destacam os específicos: automóveis, transporte público, pedestres e bicicletas. Os autores França e Mello (2016, p. 4) apresentam quatro tipos de públicos em aplicativos para transportes e mobilidade urbana:

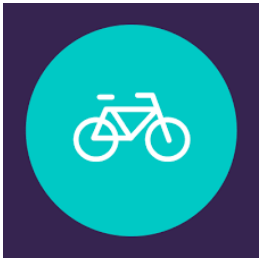
- **Aplicativos para Automóveis:** Atualmente existem vários apps para motoristas que fornecem inúmeras informações relevantes como definir e orientar rotas para chegar ao ponto desejado através de geolocalização, informações sobre o tráfego e alertar sobre os eventos que estão ocorrendo no trânsito (como acidentes, obstruções, congestionamentos etc.).
- **Aplicativos para Transporte Público:** Com o desenvolvimento da tecnologia GNSS (Sistema Global de Navegação por Satélites) e o crescimento das redes de transporte público abriu-se um mercado para desenvolvimento de aplicativos para dispositivos móveis que permitem aos usuários do transporte público, acompanhar em tempo real o deslocamento dos ônibus.
- **Aplicativos para Pedestres:** A maioria dos sistemas de navegação disponíveis no mercado foi concebida para automóveis, depois de pequenas

modificações, transformaram-se em app para pedestres, como o Google Maps. Traçando rotas de ponto a ponto, dando estimativas de tempo.

- **Aplicativos para bicicletas:** Esses aplicativos não se restringem em calcular uma rota a partir de georreferenciamento, mas são completos envolvendo funções como: mapa, indicação de ciclofaixas, postos de aluguel de bicicletas, cálculo de calorias perdidas, comandos de voz, canais para recomendações e comentários.

São diversos os tipos de aplicativos voltados ao cenário da mobilidade disponíveis nas lojas de aplicações, alguns brasileiros, outros estrangeiros, para bicicletas, ônibus, solicitar transporte privado ou solicitar táxi, seguem alguns exemplos:

Aplicativo	Ano de Criação	Descrição
99 POP 	2012	Fundada em 2012 no Brasil, adquirida pela empresa chinesa de aplicativos de transporte DiDiChuxing em 2018 por 1 bilhão de dólares. É uma categoria de transporte particular presente no aplicativo 99, que também conta com o 99Taxi e 99Top. Considerada junto a Uber melhor opção ao usuário e principal concorrente. Disponível na cidade Manaus.
Cabify 	2011	Fundada na Espanha, app de transporte que permite se mover pela cidade com carros privados com motorista. Chegou ao Brasil em 2016, presente em 8 estados, não encontra-se disponível no estado do Amazonas.
Lady Driver 	2016	Primeira empresa (app) do Brasil com apenas motoristas mulheres, para mulheres, visando igualdade de gênero. Fundada em 2016, somente disponível em São Paulo.
Cadê meu Ônibus?	2017	Cade Meu Ônibus é um aplicativo criado pelo SINETRAM (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Amazonas) com o objetivo de melhorar a experiência do usuário do transporte público de Manaus. Utilizando o sistema de GPS presente nos ônibus, onde é possível calcular a previsão em tempo real do horário de passagem dos

		ônibus em cada parada da cidade de Manaus. Através desse aplicativo também é possível enviar sugestões, receber notícias e informativos em relação ao transporte público da cidade. Disponível somente em Manaus/AM.
UseBike 	2016	O UseBike é um aplicativo brasileiro criado justamente para ciclistas urbanos. O app oferece diversas possibilidades de uso, com informações de todos os pontos de aluguel de bicicletas, oficina de consertos, bicicletários para estacionar, informa sobre as ciclovias e ciclofaixas próximas, indicando os roteiros mais seguros para se pedalar.

Quadro 1: Aplicativos de mobilidade urbana.

Fontes: 99 site oficial (<https://99app.com/motorista/99-pop/>); Lady Drive site oficial (<https://ladydriver.com.br/>); Cabify site oficial do app (<https://cabify.com/pt-BR>); Site do app Cadê meu ônibus (<http://www.onibusmanaus.com.br/>); use bike site oficial (<http://usebikeapp.com/>).

No cenário urbano a mobilidade representa um grande desafio não somente no Brasil, mas em vários outros países. Inúmeros são os problemas devido ao inchaço das cidades, quantidades de carros, a pequena oferta existente de alternativa de mobilidade para quem não possui veículo próprio, excesso de passageiros e poucas opções de transportes públicos, alto custos das corridas de taxis e outros.

Com a difusão da tecnologia portátil, da internet móvel e a diversidade de funções proporcionadas aos usuários pelos aplicativos, resultou no surgimento do mercado mobile, ou *m-commerce*, o qual empresas tecnológicas oferecem diversas ofertas de serviços por meio de canais alternativos aos tradicionais e esse mercado se encontra em forte ascensão no mundo inteiro, em principal o mercado das *startups* de mobilidade urbana, as quais estão entre as que mais crescem no Brasil.

O setor das *startups* de mobilidade urbana representa uma nova opção ao usuário e mais uma modalidade de locomoção dentro das cidades, as quais pretendem oferecer baixos custos, aumentando a qualidade dos serviços, otimização em processo das entregas, soluções inovadoras para os setores de automotivo, logística, transporte e mobilidade.

Trata-se de um modelo de negócios apoiado pela tecnologia e inspirado na economia compartilhada, a qual visa reaproveitar os recursos já existentes no planeta, criando um sistema de trocas, empréstimos, uso mútuo ou venda. Fazendo com que as

empresas de mobilidade não criarem um novo produto ou serviço em essência, mas sim criam um modelo de trocas, oferecendo uma experiência diferente ao usuário e para quem presta esse serviço vinculado à plataforma.

Telésforo (2016) descreve que diante de um cenário urbano precário e repleto de falhas, surgiu a empresa de tecnologia americana de aluguel de motoristas particulares Uber em 2009, conhecida como “carona remunerada”, que oferece serviço semelhante ao táxi tradicional.

Atualmente, a Uber funciona em mais de 600 cidades ao redor do mundo, conforme dados da empresa, sendo considerada uma das startups com maior avanço tecnológico dos últimos tempos. (TELÉSFORO, 2016)

Tendo em vista que o serviço de transporte via aplicativo é um novo modelo adentrando em sociedade e no mercado da mobilidade urbana, fez com que surgisse a necessidade da criação de diretrizes legais para o estabelecimento desse novo sistema, que garantisse qualidade e segurança para os envolvidos.

A legislação referente ao transporte individual de passageiros averigua a possibilidade do ingresso das startups de mobilidade em uma atividade que antes era somente para táxis.

Em 26 de abril 2018, foi sancionada pelo Senado Federal brasileiro a Lei 13.640/2018 que reinstituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, regulamentando o transporte remunerado privado individual de passageiros:

[...] Art. 4º X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (SENADO FEDERAL, 2018)

As empresas tecnológicas de mobilidade têm se mostrado um mercado em constante e veloz expansão, passando a ter cada vez mais opções de marcas que atendem as necessidades dos usuários, sejam essas em qualidade do serviço ou preço. Sendo os modelos bastante similares em diversos aspectos, fazendo com que as empresas por sua vez busquem diferenciar-se por atendimento ao cliente, relacionamento com os motoristas parceiros, programas de engajamento dos motoristas parceiros visando ofertar um serviço melhor, dentre outros fatores.

1.3 A startup Uber

Santos e Vasconcelos (2016) contam que a Uber foi idealizada no ano de 2008 em Paris, quando os engenheiros que a criaram, Travis Kalanick e Garrett Camp, participavam de uma conferência na cidade e encontraram dificuldade para conseguir um táxi ou algum outro tipo de transporte para voltar ao hotel em que estavam hospedados na saída do evento.

A ideia inicial do serviço era fornecer um aplicativo que conectasse motoristas particulares aos passageiros que buscavam este tipo de serviço, que juntasse o conceito de motoristas particulares, algo antes muito caro, com o serviço de táxi.

Quando retornaram para a cidade que moravam, São Francisco, começaram a montar o projeto e em março de 2009 começou a funcionar a UberCab, oferecendo carros executivos como Mercedes-Benz S550 e Cadillac Escalade, em uma espécie de serviço de motoristas particulares compartilhados.

Inicialmente o seu público-alvo eram empresários e pessoas ricas que preferissem veículos de luxo, que buscassem a comodidade de pedir um transporte e não precisar pagar com dinheiro, já que o pagamento era feito pelo cartão. Segundo Santos e Vasconcelos (2016) no final do ano de 2010 a Uber recebeu seu primeiro financiamento de risco, assim fundando oficialmente em junho de 2010 a Uber Technologies Inc.

No ano seguinte, em 2011 captou cerca de U\$ 12 milhões, possibilitando que expandisse seu serviço para a cidade de Nova York, Estados Unidos. A expansão em Nova York foi um sucesso e o serviço se expandiu ainda em 2011 por grandes cidades americanas como Seattle, Chicago, Boston e Washington.

Em dezembro de 2011, Paris foi a primeira cidade fora dos Estados Unidos a receber o serviço Uber, posteriormente, em 2012, o aplicativo foi lançado em Toronto e Sidney.

Porém, a sua expansão internacional se intensificou em 2013, quando o serviço foi implementado em mais 40 cidades, entre elas Bogotá, Cali e Santiago, na América do Sul.

Outro elemento que disparou a startup de forma excepcional pelo mundo inteiro foi a criação da modalidade UberX em 2012, a qual possibilitava qualquer proprietário de automóvel poder se cadastrar como motorista, tirando um pouco de cena os carros luxuosos, permitindo que carros compactos oferecessem viagens com preços mais acessíveis, assim pessoas comuns puderam se afiliar ganhando dinheiro com seus próprios carros.

Uber Technologies Inc. (2019) defende ser uma empresa que não possui nenhum carro, sequer motoristas contratados, onde trabalha com parceiros cadastrados no seu serviço, o qual possui uma série de exigências como: possuir uma carteira de habilitação especial, atestado de antecedentes criminais, possuir um veículo dos modelos pré-estabelecidos, possuir seguro para uso comercial do carro e passar por entrevistas.

No sistema Uber os carros precisam ser cadastrados com a apresentação de Certidão de Registro e Licenciamento do Veículo do ano corrente. O colaborador (motorista) é remunerado com 80% do valor pago em cada corrida. (PAZ, 2018)

Segundo a Empresa Uber (2019), o serviço chegou ao Brasil junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro, em seguida o serviço foi implementado em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília.

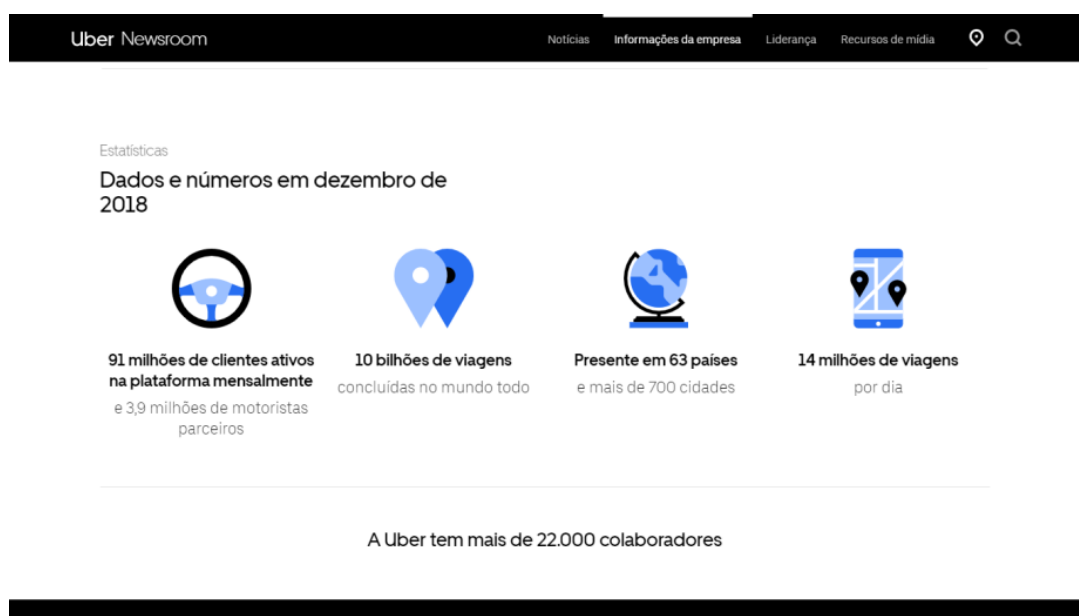


Figura 1: Estatísticas – Dados e números em dezembro de 2018 (Uber).
Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/informacoes-da-empresa/>

Hoje está presente em mais de 100 cidades do Brasil. Em seu site oficial a companhia apresenta dados e números da Uber em 2018, relatando possuir mais de 22.000 colaboradores no mundo, 91 milhões de clientes ativos na plataforma mensalmente e 3,9 milhões de motoristas parceiros. 10 bilhões de viagens concluídas no mundo todo e 14 milhões de viagens por dia.

Segundo Oliveira e Salomão (2019), o Brasil é o segundo mercado da Uber no mundo, mas ainda está longe dos Estados Unidos em faturamentos. No Brasil, a empresa faturou 959 milhões de dólares em 2018, com crescimento de 115% em relação a 2017 e

na terra natal do aplicativo, os Estado Unidos, a empresa faturou 6 bilhões de dólares em 2018.

DADOS DA EMPRESA (2019)	
Indústria	Tecnologia
Fundação	Junho de 2010
Presença em cidades no mundo	Mais de 700
Presença em cidades no Brasil	Mais de 100
Presença em países	Mais de 60
Funcionários no mundo	20 mil
Motoristas parceiros no Brasil	Mais de 600 mil
Motoristas parceiros no mundo	Mais de 3 milhões
Usuários no Brasil	Mais de 22 milhões
Usuários no mundo	Mais de 93 milhões
Viagens por dia no mundo	17 milhões
Marcos de viagens	2015 - Completou o primeiro bilhão de viagens em dezembro. 2016 - atingiu a marca de 2 bilhões de viagens em junho. 2017 - 5 bilhões de viagens em maio. 2018 - 10 bilhões de viagens em junho.
Avaliada em	Mais de US\$ 82,4 bilhões de dólares

Quadro 2:Dados globais atualizados em maio de 2019; dados do Brasil, em setembro de 2018.

Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>

Segundo a Uber, no país, estão disponíveis os serviços Uber Black, UberSelect, Uber X, Uber Juntos e UberEats. A Uber contribui para tornar as cidades mais conectadas e sustentáveis: através do aplicativo, o usuário consegue chamar um motorista parceiro que oferecerá transporte de qualidade e eficiente, com preços acessíveis⁵. (UBER, 2019)

A companhia também oferece serviços de entrega de alimentos, transporte de carga e conta com laboratórios para o desenvolvimento de tecnologias para carros autônomos.

No Brasil, a Uber oferece cinco tipos de serviço:

Uber X: Carros compactos, com ar-condicionado e 4 portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.

Uber Juntos: Esta modalidade permite que você divida a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar ao seu, colocando mais pessoas em menos carros.

⁵ Informações no site: <https://www.uber.com/pt-BR>

UberSelect: uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço um pouco maior do que o do Uber X.

Uber Black: serviço que possibilita aos usuários solicitarem viagens de alta qualidade em carros sedã, como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e ar-condicionado sempre ligado.

UberEats: Serviço que permite ao usuário solicitar refeições de maneira prática, onde quer que esteja.

Qualquer pessoa que tenha um smartphone com acesso à internet pode se cadastrar como usuário ou colaborador do serviço tecnológico, sendo primeiro necessário baixar e instalar no celular o aplicativo Uber em uma loja de aplicativos, como a Google Play, AppStore da Apple ou Windows Store. Uma espécie de plataforma de distribuição digital para softwares de computador chamado Aplicativos ou *App*, geralmente em um contexto para celulares e dispositivos móveis.

Os aplicativos fornecem um conjunto específico de funções normalmente projetados para serem executados em um sistema operacional móvel específico, como iOS , Android ou Windows.

Depois é necessário cadastrar-se, informando dados pessoais e para chamar um carro, é só abrir o aplicativo, colocar a localização de partida e de destino, onde automaticamente é gerado o valor da corrida, sendo possível o pagamento através de cartão de crédito ou débito e para finalizar o pedido, somente apertar o botão para solicitar o uber.

Ao solicitar um Uber, é possível acompanhar o trajeto do carro até a chegada ao ponto de partida, permitindo que o usuário aguarde o carro em segurança e o usuário tem acesso ao nome e foto do motorista, modelo, cor e placa do carro.

Ao longo da carona é possível compartilhar a localização e o tempo de chegada em tempo real com quem o usuário desejar, além do caminho sendo feito pelo motorista parceiro com qualquer pessoa por redes sociais ou mensagem.

Segundo seu site, se descreve sendo:

- Uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis.

- Para encarar o desafio da mobilidade nas grandes cidades, é preciso oferecer uma gama cada vez mais ampla de opções de mobilidade às pessoas. Uber é mais um modo de se locomover na cidade.
- Possibilita que motoristas profissionais possam ter ainda mais oportunidades de ganhar dinheiro ao conectá-lo com usuários que desejam se deslocar pela cidade.
- Gera um incrível potencial para diminuir a necessidade de se ter um carro, colaborando assim para a diminuição dos congestionamentos nas grandes cidades. Com o Uber Juntos geramos ainda mais impacto ao colocar mais pessoas em menos carros, evitando emissões de poluentes e consumo de combustível.

O que não faz:

- A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia. Desenvolveu um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades.
- A Uber não é um aplicativo de táxi. Nós conectamos usuários e motoristas parceiros, que prestam o serviço de transporte individual privado, por meio de nosso aplicativo.
- A Uber não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas parceiros encontrem pessoas que precisam de viagens acessíveis e confiáveis. O usuário chama um motorista parceiro, que o leva para o destino que ele deseja.
- Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Oferece uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem motoristas confiáveis e desfrutem de viagens confortáveis.

1.4 Uber e a legislação

Santos e Vasconcelos (2016) contam que os primeiros impasses de regulamentação em relação ao serviço tecnológico que a empresa Uber oferece surgiram ainda em São Francisco, em 2011, quando a polêmica travada entre a empresa e a Secretaria de Transportes da cidade trouxe o serviço prestado para o topo das discussões na imprensa.

Desde o início, a empresa enfrentou polêmicas quanto à regulamentação. Ainda no início das atividades na cidade de San Francisco, a Secretaria de Transportes foi contra o serviço prestado pela empresa, iniciando uma polêmica que a colocou no foco da imprensa, resultando em sua rápida ascensão. (SANTOS e VASCONCELOS, 2016, p. 14)

Quando a empresa iniciou suas atividades em Nova York, enfrentou forte resistência por parte dos taxistas e motoristas particulares da região, os quais conseguiram fechar cinco das seis bases da empresa na cidade. Porém, por se tratar de uma plataforma digital, a empresa conseguiu continuar prestando seu serviço.

A resistência, polêmicas e proibições se estendiam a cada nova cidade em que chegava o aplicativo, em principal por parte do governo e das cooperativas de táxi. Entretanto, os consumidores enxergavam benefícios na utilização do serviço Uber e cada vez mais consumiam seu serviço, possibilitando assim a permanência nas cidades.

A rivalidade exercida pelos serviços de caronas pagas tem sido interpretada pelos prestadores de serviços de táxi e por algumas autoridades regulatórias e legislativas como ilegal e desleal, trazendo como implicação decisões de proibição e banimento dos aplicativos e do próprio serviço de caronas pagas. Por outro lado, os prestadores de serviços de caronas pagas e grupos de consumidores têm alegado que a entrada no mercado de transporte individual de passageiros vem sendo bloqueada por meio de atividade lobista dos taxistas, viabilizada pela captura de autoridades reguladoras e legislativas. (ESTEVES, 2015, p.7)

Esteves (2015) descreve que em de junho de 2015, um ano depois da chegada do aplicativo na cidade de São Paulo, a Câmara de Vereadores do Município aprovou em primeira votação, um projeto de lei de autoria do Vereador Adilson Amadeu (PTB/SP), vetando a prestação de serviços de caronas pagas por meio do aplicativo Uber, descrito como um aplicativo de smartphones que serve como plataforma para o pareamento entre ofertantes e demandantes de caronas pagas. O projeto foi aprovado com 48 votos favoráveis e apenas um voto contrário.

No mesmo dia a Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou o Projeto de Lei, de autoria do Deputado Distrital Rodrigo Delmasso (PTN/DF), regulamentando a

utilização de tais tipos de dispositivos no Distrito Federal. Porém, na prática o projeto regulador teria os mesmos efeitos da proibição imposta pelos vereadores em São Paulo, vetando que motoristas sem licença de táxi ofereçam transporte pago em aplicativos como o Uber.

Viegas e Letra (2016) relata que em 2015 o município do Rio de Janeiro também buscou vedar o exercício da atividade de transporte de passageiros pelo sistema Uber através da Lei Complementar Municipal n. 159, implementada em 29 de Setembro de 2015:

Art. 22 A atividade de carona solidária organizada por aplicação móvel é livre, entretanto, sujeita a prévio cadastramento e controle das informações, sendo de interesse público local, vedada sua operação, a título oneroso, como atividade econômica ou profissional, salvo se autorizada pelo Poder Público local e realizada com a observância das seguintes condições:

I – realização de apenas dois deslocamentos em regime de carona solidária, por veículo por dia;

II – possibilidade de compartilhamento de custos, vedada, porém, a cobrança via cartão de crédito ou qualquer meio eletrônico;

III – vedação a cobrança por quilômetro, tempo ou qualquer outra forma que não seja o compartilhamento dos custos de combustível e estacionamento, proporcional ao trajeto e ao número de pessoas incluindo o próprio motorista; e

IV – vedada a realização sem a presença do proprietário do veículo. Parágrafo único. As empresas fomentadoras desta atividade não poderão cobrar percentuais sobre os valores compartilhados ou realizar cobrança por cada carona intermediada, podendo, entretanto, cobrar mensalidade ou por cadastro. (RIO DE JANEIRO, 2015)

Segundo Viegas e Letra (2016), as leis municipais e demais atos normativos que buscavam restringir as atividades dos motoristas particulares que utilizam o sistema Uber já foram negadas judicialmente. Demonstrando que as decisões desfavoráveis ao serviço tecnológico de transporte por aplicativo não se basearam em hipotética ilegalidade de tal serviço, mas tão somente na inexistência de direito líquido, ou seja, normas e leis voltadas a uma tecnologia digital em sociedade e para os motoristas que optarem exercer tal atividade.

O não reconhecimento de um direito não implica em declarar uma situação ilegal. A ausência de ilegalidade é reforçada pelo segundo aresto colacionado, que nega a pretensão do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo em limitar os serviços via plataforma UBER. (VIEGAS E LETRA, 2016, p. 159)

Em maio de 2019, o Supremo Tribunal Federal (2019) decidiu em um julgamento sobre leis municipais que a proibição ou a restrição desproporcional da atividade transporte individual de passageiros por meio de aplicativos é inconstitucional, pois representa violação aos princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência.

Em sessão realizada em 6/12/2018, o ministro Luiz Fux, relator da ADPF 449, argumentou que as leis restringindo o uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas vulneram os princípios da livre iniciativa, do valor social do trabalho, da livre concorrência, da liberdade profissional, além da proteção ao consumidor. Em seu entendimento, o motorista particular é protegido pela liberdade fundamental e se submete apenas à regulação definida em lei federal. E, no caso, o Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. (SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, 2019)

Na sessão foi assegurado que a livre iniciativa é um dos fundamentos do Estado brasileiro, ao lado do valor social do trabalho e que o modelo previsto na Constituição é o da economia de mercado. Levou-se em consideração que uma proibição pode prejudicar os consumidores que terão seu direito de livre escolha suprimido. Apresentando estudos que apontam não haver elementos econômicos que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviço de transporte individual e que a atuação de novos agentes no setor tende a ser positiva.

Conforme a empresa Uber (2019) as atividades da startup e de seus motoristas parceiros são completamente legais de acordo com a Constituição Federal e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A empresa afirma manter constante contato com os poderes executivo e legislativo das cidades em busca de juntos viabilizarem regulamentações pensadas nos benefícios que a tecnologia traz para as cidades e as pessoas.

A Uber paga impostos. Somos uma empresa legalmente constituída no Brasil e estamos em dia com os impostos devidos para operar no País. Em 2017, a Uber pagou R\$ 972 milhões em tributos, tanto federais (como PIS, Cofins e Imposto de Renda) quanto municipais (como o ISS e contribuições municipais exigidas por regulações locais). (UBER, 2019)

Se considerando como não sendo uma concorrência desleal com os demais serviços de transporte, pois a sua intenção é oferecer mais opções para as pessoas se movimentarem pelas cidades.

Capítulo II

Sociedade e Tecnologia

Este capítulo tem por objetivo discorrer sobre tecnologia em sociedade e apresentar os conceitos teóricos que compõem a presente pesquisa como: o conceito de Redes, Ecossistemas Comunicacionais, Cibercidades e a Teoria Ator-Rede.

2.1 Sociedade e Tecnologia

Tecnologia é a denominação para o encontro entre conhecimentos e informações, organizadas como um conjunto de regras aptas a dirigir de forma mais eficaz uma atividade qualquer, regulada por normas, instrumentos, técnicas, ferramentas, métodos, invenções que podem acontecer em processos simples até os mais complexos, ou seja, a união da ciência com a engenharia buscando facilitar a vida em sociedade (SILVEIRA, 2003). Concebida pelo próprio ser humano durante toda a história da humanidade com o uso da sua inteligência, intuição e instinto de sobrevivência para vencer os obstáculos impostos pela natureza. Desta forma, desenvolvendo e construindo instrumentos para atender algumas imprescindibilidades e superar dificuldades, mostrando que a necessidade é a mãe das grandes invenções tecnológicas.

Muitas vezes as noções de “técnica” e “tecnologia” têm sido utilizadas para designar o mesmo significado. Todavia, entendemos que, enquanto a técnica explicita regras do modo de ação prática do como fazer, a tecnologia representa uma espécie de teorização das técnicas, no sentido de constituir um procedimento lógico que possibilita compreender a ordem e a racionalidade presente em uma ou na articulação de mais técnicas. (SILVEIRA, p.2, 2003)

Silveira (p.2, 2003) explica que técnica e a tecnologia, são produtos da ação humana, devendo ser pensadas no contexto das relações sociais e em âmbito de desenvolvimento histórico. A tecnologia na sociedade capitalista exprime um tipo particular de conhecimento quando aplicado ao capital social, as propriedades e ganhos a torna capaz de estabelecer um determinado ritmo à sua valorização.

Em sociedade a tecnologia está inserida de tal forma, que molda os estilos de vida das pessoas, modificando todo um conjunto de costumes e valores, agrega-se ao dia a dia dos espaços urbanos, nas relações e na cultura de um povo, contribuindo para o entendimento dos processos de criação da própria humanidade e dos contextos sociais,

sendo a tecnologia também fonte de conhecimentos e com novos saberes, concebida em função de novas demandas e exigências da própria sociedade, em suas dinâmicas de transmutação contínua, de forma cada vez mais veloz, principalmente pela interferência e utilização das novas tecnologias, de forma que não é mais possível tratá-las como um fenômeno isolado da dinâmica social.

A história das técnicas e das tecnologias, não deve ser apenas entendida com uma descrição sucessiva dos artefatos descobertos por artífices e engenheiros, mas também o encadeamento das grandes circunstâncias sociais que ora favoreciam, ora prejudicavam o esforço humano em desenvolver seus artefatos e modificar o mundo ao seu redor, garantindo-lhes assim, melhores condições de vida. (VERASZTOET al.,2009, p.22)

Veraszto *et al.* (2009) expõem que as tecnologias se envolvem na organização social com o uso de artefatos ou certos modos de gestão de recursos, se integrando ao meio, estabelecendo vínculos de interdependência funcional com outras tecnologias e diversos tipos de parâmetros socioeconômicos e culturais. Pertencendo ao meio, atuando sobre ele, moldando e recebendo influências do mesmo. Sem autonomia em relação a forças e fatores sociais, nem é segregável do sistema o qual faz parte e em troca atua sobre ele também.

Os autores afirmam ainda que a introdução de tecnologias em sociedade necessita ser pensada de maneira sistêmica, da mesma forma que novas espécies introduzidas dentro de um ecossistema, “a transferência descomedida de tecnologias pode resultar no aparecimento de mais impactos negativos para a sociedade do que desejáveis, podendo vir a desestabilizá-la” (VERASZTO *et al*, 2009, p.35).

A tecnologia tem se mostrado cada vez mais como sendo fruto dos processos sociais, das ânsias do ser humano, da complexidade das relações sociais e das concepções como ser biológico existente no homem, da necessidade em construir artefatos, inovações no ambiente, operações sobre a natureza.

Quando os "impactos" são negativos, seria preciso na verdade incriminar a organização do trabalho ou as relações de dominação, ou ainda a indeclinável complexidade dos fenômenos sociais. Da mesma forma, quando os "impactos" são tidos como positivos, evidentemente a técnica não é a responsável pelo sucesso, mas sim aqueles que conceberam, executaram e usaram determinados instrumentos. (LÉVY, 1999, p. 30)

Lévy (1999) explica que aquilo que nós identificamos como novas tecnologias são na verdade atividade multiforme dos grupos humanos, em um ímpeto coletivo e complexo

que se concretiza, sobretudo em volta de objetos materiais, em forma de programas de computador e de dispositivos de tecnologia de informação.

As revoluções causadas pelas tecnologias de informações e dos sistemas de comunicação se devem pela facilidade que possuem de interagir e adentrar em todas as esferas da atividade humana, na economia, sociedade e na cultura em formação. Fazendo com que as distâncias se encurtassem em todos os sentidos, tanto horizontalmente na sociedade, quanto nas relações entre o local, o nacional e o global.

A internet é uma tecnologia digital de comunicação e informação que se caracteriza como um meio de comunicação de massas e ao mesmo tempo um meio de comunicação interpessoal, onde as informações podem partir de múltiplas fontes, possibilitadas pelas redes telemáticas, a internet, as redes de computadores e os dispositivos de interatividade, a qual se estabeleceu e ganha forças dentro da sociedade a cada dia, constituindo-se como o elemento central no novo sistema de mídias, que proporcionam interconexões a nível mundial, sem muitas vezes a necessidades de grandes investimentos ou estruturas.

Gomes Junior (2012) afirma que os indivíduos que se utilizam da rede de conexões do ciberespaço, a Internet, para criar um espaço múltiplo, virtual e hipertextual de aprendizado contribuem para o desenvolvimento e evolução deste espaço.

A essência do ciberespaço é complexa por ser um objeto em desenvolvimento pleno, graças aos avanços tecnológicos e sociais, que necessita de olhares transdisciplinares para ser melhor entendida. A sua evolução, certamente, instigará ainda mais o desenvolvimento de diversas pesquisas científicas. (GOMES JUNIOR, 2012, p.40)

Nessa nova construção social os meios de comunicação tornam-se componentes fundamentais e indispensáveis no fortalecimento das estruturas sociais e políticas da humanidade.

As redes interativas de computadores estão crescendo exponencialmente, criando novas formas e canais de comunicação, moldando a vida e, ao mesmo tempo, sendo moldadas por ela. (CASTELLS, 1999, p. 40)

Para Castells (1999) se trata de um novo sistema de comunicação que vem cada vez mais alinhando as sociedades, proporcionando com que elas falem uma língua universal digital, promovendo assim a integração global da produção e distribuição de palavras, sons e imagens de cultura, sendo personalizadas de acordo com o gosto, das identidades e humores dos indivíduos.

Uma revolução tecnológica concentrada foi causada devido o surgimento das tecnologias da informação, que remodelaram as bases materiais da sociedade em um ritmo acelerado, onde as economias globais conquistaram interdependência, construindo novas formas de interação entre sociedades, estado e economia.

Para Castells (1999) a comunicação mediada por computadores é uma revolução que se desenvolve em ondas concêntricas, começando nos níveis de educação e riqueza mais altos, onde provavelmente é incapaz de atingir grandes segmentos de massa sem instrução, bem como países pobres, embora realmente esteja revolucionando o processo de comunicação e por meio dele a cultura em geral.

Por caráter próprio, a tecnologia não determina a sociedade, é a sociedade quem tem esse poder. Pois a sociedade conforme as suas necessidades é quem dá forma à tecnologia, a partir dos valores e interesses das pessoas que utilizaram essas ferramentas, principalmente as tecnologias de comunicação e informação, as quais são bastante sensíveis aos efeitos dos usos sociais. (CASTELLS, 2005)

A sociedade é organizada ao redor da tecnologia e as tecnologias são fontes de poder da sociedade. Em suas técnicas expressam, por meio dos objetos, dispositivos, seu conteúdo histórico, e em cada momento de sua existência, da sua criação à sua instalação e operação, revelam a combinação, em cada lugar, das condições políticas, econômicas, sociais, culturais e geográficas que permitem seu aproveitamento.

Um desses objetos técnicos é a rede. A qual traz em si a possibilidade de transposição de barreiras do espaço físico que embora limitado pelos processos sócio-econômicos e culturais, encontra meios por meio das tecnologias de comunicação e informação de expansão, como também a possibilidade de estabelecer relações de comunicação que determinam o processo como um todo.

O engenheiro Peter Diamandis em seu livro Bold (2016), desenvolveu um modelo chamado 6Ds dos exponenciais, em busca de compreender as características e internalizar o ciclo de crescimento das tecnologias digitais, como uma reação em cadeia da progressão tecnológica e esse ciclo nos ajuda a entender as novas dinâmicas do mercado digital que está ganhando força em sociedade.

Segundo o engenheiro os 6Ds são:

6Ds do ciclo de crescimento das tecnologias digitais por Peter Diamandis
1) Digitalização: a cultura torna o progresso cumulativo e a inovação ocorre à medida que nós compartilhamos e trocamos ideias. Hoje qualquer coisa passível de ser

digitalizada é algo que também pode ser reproduzida e compartilhada em larga escala e tudo o que se torna digitalizado diz respeito ao poder computacional crescente.
2) Decepção: depois da digitalização há uma fase em que o crescimento exponencial é disfarçado. Isso acontece devido à duplicação de pequenos números que produz resultados igualmente pequenos, que chegam quase a ser confundidos com o progresso do crescimento linear. É justamente neste estágio em que o crescimento exponencial parece dissimulado, que ele começa a se tornar visivelmente disruptivo.
3) Disrupção: para ser simples, a tecnologia disruptiva pode ser entendida como sendo qualquer inovação que cria um novo mercado e abala outro já existente
4) Desmonetização: é essencialmente quando se retira o dinheiro da equação. O Skype (um software que permite comunicação pela Internet através de conexões de voz e vídeo, criado por Janus Friis e Niklas Zennstrom. Lançado no ano de 2003) desmonetizou a telefonia de longa distância; Craigslist (é uma rede de comunidades <i>online</i> centralizadas que disponibiliza anúncios gratuitos aos usuários. Lançado em 1995) desmonetizou os anúncios classificados; Napster (criado por Shawn Fanning e seu co-fundador Sean Parker, é um serviço de <i>streaming</i> de música pertencente à Rhapsody International Inc. Lançado em 1999) desmonetizou o negócio da música. Uma das maneiras mais fáceis de ganhar dinheiro é oferecer algo sem custo. Parece contraditório, porém não é, pois cria uma nova dinâmica e relação do usuário com o serviço.
5) Desmaterialização: se com a desmonetização exclui-se o dinheiro, na desmaterialização os próprios produtos e serviços deixam de existir. É ou não é verdade que uma parte significativa dos produtos e serviços que você utilizada há alguns anos atrás hoje estão aí, na palma da sua mão? O que antes podia ser tido como “luxo” também em função do preço que eram vendidos, agora passa a ser componente-padrão ou um aplicativos do smartphone.
6) Democratização: democratização ocorre quando os custos tangíveis para adquirir um serviço ou produto reduzem tanto ao ponto de torná-lo acessível a quase todo mundo. É o que acontece quando os produtos físicos são transformados em bits e esses bits (abrigados em plataformas digitais de grande capacidade) tornam seu preço quase zero.

Quadro: 6ds do ciclo de crescimento das tecnologias digitais por Peter Diamandis.

Fonte: Vieira (2017).

A empresa *Uber Technologies* estudada na presente pesquisa tem a sua expansão acentuada pela virtualidade, em um processo que elimina grande parte da estrutura física necessária para uma empresa acontecer e viabiliza essa presença global através dos *bits* de seu sistema.

Um dos processos e novas dinâmicas que esses novos modelos de negócio mediados por aplicativos é o processo de desmaterialização, como foi exposto na pesquisa, na virtualização da estrutura da empresa Uber.

A desmaterialização defendida por Peter Diamandis é quando acontece essa quebra da estrutura física. Por exemplo, quando uma rede de supermercados, a qual possui uma

cadeia de supermercados ou uma cadeia de farmácias, com várias unidades espalhadas, podem pegar todos esses custos, o qual abrangem vários funcionários, estrutura física, construção, manutenção e transformá-los em digital. Desmonstrando ser uma forte tendência no processo de virtualização das sociedades e dos negócios.

2.2 Conceito de Redes e Ecossistemas Comunicacionais

A sociedade apresenta de forma orgânica, histórica, econômica, em seus processos, no seu domínio de atividades uma tendência cada vez maior da presença de organização em rede e na era da informação as redes têm desempenhado um papel cada vez mais central em diversos setores.

Frequentemente, a sociedade emergente tem sido caracterizada como sociedade de informação ou sociedade do conhecimento. Eu não concordo com esta terminologia. Não porque conhecimento e informação não sejam centrais na nossa sociedade. Mas porque eles sempre o foram, em todas as sociedades historicamente conhecidas. O que é novo é o facto de serem de base microelectrónica, através de redes tecnológicas que fornecem novas capacidades a uma velha forma de organização social: as redes. (CASTELLS, 2005, p. 17)

Em sociedade as bases construídas em redes e pela rede, definem os processos sociais predominantes e sua multiplicidade de relações e informações constroem formas e direcionamentos para a própria estrutura da sociedade. As interações entre o ser humano, ambiente, cultura e tecnologia permitem a manutenção de fluxos vitais, informacionais e as mudanças necessárias de uma sociedade a qual sempre esteve em rede, mesmo antes da chegada de diversos adventos e dispositivos tecnológicos.

Essa percepção contribui para o desenvolvimento coletivo, expondo a existência dessas conexões, suas interdependências e a necessidade de novas compreensões da sociedade a qual estamos inseridos.

Redes constituem a nova morfologia social de nossas sociedades e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura. Embora a forma de organização social em redes tenha existido em outros tempos e espaços, o novo paradigma da tecnologia da informação fornece a base material para sua expansão penetrante em toda a estrutura social. (CASTELLS, 1999, p. 565)

Castells (1999) define o conceito de rede como um conjunto de nós interconectados e esse nó é o ponto no qual uma curva se entrecorta. E o que é esse nó, a sua identidade, depende do tipo de redes concretas a qual ele pertence. As estruturas abertas possibilitam

que a rede trabalhe com o intuito de atingir uma estrutura mais adequada, evoluindo acrescentando ou removendo os nós de acordo com as mudanças necessárias sejam em um sistema, programa ou contexto.

Essas expansões e atualizações da sociedade proporcionada pelas redes ocorrem pela sua capacidade infinita de aumento por serem estruturas abertas em seu sistema, de característica altamente dinâmica, passível a mudanças e inovações, sem ameaças disso interferir em seu equilíbrio.

A sociedade possui as suas redes, uma estrutura social baseada em redes operadas por tecnologias de comunicação e informação fundamentadas na microelectrónica e em redes digitais de computadores que geram, processam e distribuem informação a partir dos conhecimentos acumulados nos nós dessas redes. (CASTELLS, 2005, p. 20)

Onde novos nós podem se integrar, desde que esses nós consigam estabelecer comunicação dentro da rede, ou seja, que compartilhem os mesmos códigos de comunicação seja em seus valores ou em seus objetivos de desempenho (CASTELLS, 1999).

Rede é um processo natural da existência humana, mesmo em um ambiente offline, sem as tecnologias digitais, sendo um padrão que se apresenta também nos cenários biológicos e sociais. Como o exemplo do estudo do funcionamento das redes neurais artificiais descritas por Haykin (2001) que se diferenciam pela sua arquitetura e pela forma como os pesos associados às conexões são ajustados durante o processo de aprendizado. A arquitetura de uma rede neural restringe o tipo de problema no qual a rede poderá ser utilizada, e é definida pelo número de camadas (camada única ou múltiplas camadas), pelo número de nós em cada camada, pelo tipo de conexão entre os nós (feedforward ou feedback) e por sua topologia.

Para o estudo das cidades Paula (2008) explica que a perspectiva em rede permite compreender como os espaços urbanos se constituem e as suas relações com as demais cidades dentro de um maior contexto. As redes possibilitam estudar e compreender as cidades de um ponto de vista a partir de suas partes e das relações a partir das conexões com outras partes para a constituição de um todo, ainda que o todo resulte em algo maior do que o somatório das partes.

Assim como a cidade, a rede é um sistema complexo dinâmico com possibilidade de estabelecer múltiplas conexões e desfazê-las, armar ou desarmar conexões, conectar ou desconectar nós, de se atualizar a cada instante. (PAULA, 2008, p.49)

Capra (2002) afirma que é interessante aplicar a compreensão sistêmica da vida ao analisar esse fenômeno. A nova economia consiste numa meta-rede global de interações tecnológicas e humanas complexas, que envolve múltiplos anéis e elos de realimentação que operam longe do equilíbrio e produzem uma variedade infinita de fenômenos emergentes.

Assim como os ecossistemas são compreendidos em função da noção de teia alimentar (redes de organismos), assim também os organismos são concebidos como redes de células, órgãos e sistemas orgânicos; e as células, como redes de moléculas. Uma das principais intenções da teoria dos sistemas foi a percepção de o padrão em rede é comum a todas as formas de vida. Onde quer que haja vida, há redes. (CAPRA, 2002, p. 27)

Essa nova percepção da realidade, traz consigo grandes implicações e impactos não apenas para a ciência e para a filosofia, mas também para as atividades da sociedade, como comerciais, política, saúde, educação e a vida cotidiana. (CAPRA, 1996)

Capra (2002) expõe que na era da informação a organização em rede tornou-se um elemento importante de todos os segmentos da sociedade. Cada vez mais, as funções sociais dominantes organizam-se em torno de redes, e a participação nessas redes é uma fonte crítica de poder. Nessa sociedade, a geração de novos conhecimentos, a produtividade econômica, o poder político e militar e os meios de comunicação de massa estão todos ligados a redes globais de informação e riqueza.

Demonstrando que os diversos problemas existentes em uma sociedade não podem ser entendidos de forma fragmentada, isolada, tratando-se de problemas sistêmicos, onde muitas vezes suas origens e manutenções estão interligadas e interdependentes. Necessitando assim de uma nova e profunda percepção científica e social desse padrão da vida em todos os níveis de sistemas vivos, organismos, sistemas sociais e ecossistemas.

[...] o pensamento sistêmico concentra-se não em blocos de construção básicos, mas em princípios de organização básicos. O pensamento sistêmico é "contextual", o que é o oposto do pensamento analítico. A análise significa isolar alguma coisa a fim de entendê-la; o pensamento sistêmico significa colocá-la no contexto de um todo mais amplo. (CAPRA, 1996, p. 31)

Quando se observa a estrutura de um ecossistema, ele se apresenta como uma rede com os seus nodos, cada um desses nodos representa um organismo (sistema) com ligações

(linhas) entre si formando uma rede, consistindo em uma teia de ligações, ou seja, redes dentro de redes.

Essa estrutura realiza uma atividade de construção e colaboração, onde o meio é alterado através da produção e interferências dos seres na estrutura de seus sistemas, ocasionando mudanças, essas modificações por sua vez agem sobre os seres, assumindo assim uma dinâmica natural e fundamental de vida identificada pela biologia como a autogeração (autopoiese) dos sistemas vivos.

A visão ecossistêmica possibilita uma maior análise dos fluxos e impactos, onde se ampliam as estruturas existentes em sociedade, as quais proporcionam possíveis mudanças de pensamento, enxergando as tecnologias como auxílio às estruturas comunicacionais e processos sociais.

Adotar a perspectiva dos ecossistemas comunicacionais sob essa estrutura auxilia na visualização dos processos comunicacionais e possíveis mudanças de um cenário de paradigmas entre o encontro de novas tecnologias em sociedade e as conexões existentes no ambiente ao redor.

Pereira (2011) defende que a perspectiva dos ecossistemas comunicacionais possibilita a compreensão que a comunicação não é um fenômeno isolado, pois essa comunicação em sociedade e nos dispositivos circula, interfere, possibilita construções e a significação de mensagens.

Significa que o ambiente que a envolve é constituído por uma rede de interação entre sistemas diferentes e que estes, embora diversos, dependem um do outro para coexistir. Significa ainda que modificações nos sistemas implicam transformações no próprio ecossistema comunicativo, uma vez que este tende a se adaptar às condições do ambiente, e, no limite, na própria cultura. (PEREIRA, 2011, p.51)

Os ecossistemas comunicacionais abarcam dentro de si uma visão ecológica dos sistemas em redes, comunicacionais e das complexidades existentes dentro das sociedades, as quais estão todos interligados de forma dinâmica.

A abordagem apresenta elementos complexos, muito além das estruturas trazidas por novos formatos de comunicação oriundos de tecnologias de informação, mas que ajudam a perceber as influências desses sobre a sociedade, seus impactos e modificações sobre os sistemas sociais.

Em âmbito nacional a perspectiva ecossistêmica tem sido desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação da Universidade Federal do

Amazonas (UFAM) em sua área de concentração para os estudos da comunicação, sob a perspectiva da complexidade sistêmica e informacional dos fenômenos comunicativos.

Através de estudos sobre os processos comunicacionais a partir das interações entre sistemas sociais, culturais e tecnológicos em redes, organizações e na produção das mensagens conformadas.

O PPGCCOM/UFAM, criado há nove anos, abrigou essa perspectiva paradigmática por considerá-la estratégica para pensar os fenômenos comunicacionais na e a partir da Amazônia, em razão dos complexos ecossistemas da região, os quais na visão de alguns pesquisadores estabelecem relações de dependência, concorrência e até mesmo de antagonismo com os demais ecossistemas do planeta. (CARDOSO, NOGUEIRA E MARTINS, 2017, p. 2)

Cardoso, Nogueira e Martins (2017) expõem que a abordagem ecossistêmica comunicacional está para além do entendimento clássico da comunicação como um fenômeno centrado na emissão, transmissão e recepção de informação. A visão ecossistêmica abre possibilidades, pois desvenda ecossistemas camuflados, suas interferências, trocas e dessa forma possibilita realizar ponderações, estratégias e métodos sobre as interconexões.

2.3 Ciberidades

As cidades são sistemas complexos e em redes, nas suas formas sociais e na criação de infra-estrutura, onde nascem, crescem e se desenvolvem a partir de diversos fatores sociais, culturais, políticos e tecnológicos. Esses sistemas complexos estão passando por profundas modificações com a entrada de dispositivos de comunicação e tecnologias de informação em seu contexto urbano, de forma que possibilite o processo das ciberidades, conhecidas também como cidades digitais.

A Ciberidade, conhecida também por Cidade Digital, Cidade Virtual, Município Digital ou Virtual, Cidade Eletrônica, Cidade Inteligente e outros cognomes, representa a expressão da reestruturação territorial do novo regime de acumulação do capital sob o signo da sociedade capitalista em rede. (PIRES, 2003, p.9)

Pires (2003) explica que foi com o desenvolvimento de diversos dispositivos digitais, a expansão das redes, a intensificação e cotidianização dos usos de novas

tecnologias de informação e de comunicação que as primeiras cibercidades surgiram como a expressão digital da era da informação.

As cibercidades são as cidades da era da globalização, onde os aparatos digitais, redes telemáticas, a transmissão de dados e serviços tecnológicos fazem parte da vida cotidiana do espaço urbano, se integrando como a infra-estrutura existente, com as novas tecnologias de comunicação e informação as quais imprimem novas marcas ao urbano com serviços, acesso e trazendo à sociedade novas forma de distribuição do fluxo informacional.

Essa nova formação surge nas estruturas territoriais para atender as dinâmicas baseadas em rede e tecnologias, as quais muitas vezes são criadas com objetivos e intuítos de empreendedores reais, em suas iniciativas que visam adentrar nos espaços das relações econômicas e culturais das cidades capitalistas em conjunto da dimensão digital.

As formações das novas cidades informacionais, resultam também do crescimento de novas relações econômicas e de produção, formadas pela consolidação de novas redes de trabalho entre os espaços. O redimensionamento das ações e processos decisórios permitiram a descentralização e a formação de uma nova “hierarquia urbana” baseada nos novos processos organizacionais de troca de informações e conhecimentos técnicos entre os lugares. (PIRES, 2003, p.6)

Essas estruturas nos territórios não se tratam somente de influências digitais ou popularização de aparatos tecnológicos, mas sim dos constantes processos da própria sociedade, das suas construções, com a interferência dos eventos globais, do consumo, prestações de serviços avançados que buscam auxiliar e oferecer soluções através de tecnologias, trazendo consigo apontamentos de alguns problemas e potencialidades para os espaços urbanos.

Para Tancman (2004) as cidades digitais surgem para atender as demandas da comunidade presentes nas redes digitais, virtualmente criadas de acordo com as necessidades de uma comunidade real e crescem a partir de algumas iniciativas que visam caracterizar estes espaços virtuais no ambiente *off-line*.

As cidades digitais não se limitam apenas como um meio de implementação de serviços a serem fornecidos e acessados, pois a cidade independente da estrutura tecnologia permanece sendo um espaço da socialidade, de manifestação do poder e lutas de pertencimento. Tancman (2004) define e caracteriza cinco tipologias de Cidades Digitais a partir de seus promotores:

a – As cidades digitais governamentais de iniciativas do governo local ou regional:

Nestas cidades, o governo costuma ser o grande provedor das estruturas tecnológicas e de serviços. Utilizando a tecnologia de informação na administração pública para prestação de serviços *online*, os quais buscam beneficiar os cidadãos na desburocratização, transparência das funções governamentais, tais como a compra e venda de serviços através dos leilões digitais, certificações e outros. São consideradas, no atual cenário, fundamentais para os processos de tomada de decisões em organizações públicas e privadas. Os serviços podem ser diferenciados dependendo do município, estado ou país.

b – As cidades digitais não governamentais:

As Cidades Digitais não governamentais são aquelas em que as comunidades digitais só podem ingressar após preenchimento de um cadastro e obter uma senha para usufruir da conexão. O acesso poderá ser cobrado ou gratuito. Os grupos organizadores podem despertar o interesse da comunidade ao promoverem lares digitais, encontros virtuais em chats, permitir acesso a várias revistas de grande circulação, enciclopédias, classificados digitais, informações turísticas, informações locais etc.

c – As cidades digitais de iniciativas do terceiro setor:

Estas cidades são formadas por diferentes grupos sociais organizados da sociedade civil, como as Organizações Não-Governamentais, Fundações e Associações com apoio de empresariado, sem fins lucrativos. Normalmente são temáticas e abordam a inclusão digital e social. Geram informações sobre diferentes temas, apresentam projetos sociais, financiam projetos ou informam fontes entre várias ações.

d – Iniciativas espontâneas e individuais:

Estas cidades são diferentes das demais e talvez a mais comum por se caracterizar pelo ingresso espontâneo da comunidade digital local, ainda que de forma desordenada. Vários grupos e indivíduos são responsáveis pela sua arquitetura e se organizam através de alguns vínculos como os sites locais, pessoais ou não, as salas de bate-papo do mesmo nome da cidade real, da frequência em endereços eletrônicos que divulguem as notícias locais e eventos, dos delivers, de outros

agentes produtores de serviços, dos consumidores e dos que praticam a socialidade da rede local. Tal dinâmica é fruto dos fluxos e relações sociais existentes na cidade real.

e - As cidades digitais de iniciativas mistas:

As Cidades Digitais, neste caso, são projetos de inclusão digital e social, ou de serviços através de parcerias entre o público, privado e terceiro setor. A compreensão dos diferentes conceitos de uma Cidade Digital pode ser comparada, a uma geografia das cidades, caracterizadas e denominadas por sua função, conflitos, sua economia, etc.

Manaus pode ser considerada uma cidade digital de iniciativas mistas, com investimentos por parte do governo e também de instituições privadas, segundo Xavier (2019) na cidade tem acontecido a Feira do Polo Digital de Manaus, onde participam institutos públicos e privados de tecnologia da informação e comunicação (tics), empresas de TI, universidades, incubadoras, aceleradoras, instituições, agências e associações de apoio ao ecossistema de inovação digital de Manaus, buscando discutir conceitos e soluções para a construção de uma cidade inteligente.

A diretora administrativa do Sidia Instituto de Ciência e Tecnologia, Vânia Capela, explica que uma cidade inteligente é uma cidade que tem várias soluções que tornam a vida das pessoas mais fácil, mais rápida, menos burocrática, que traz mais saúde e mais qualidade de vida. Ela ressalta que não é somente uma questão de tecnologia, tem a ver urbanismo, mobilidade, conectividade, atendimento médico, atendimento educacional e muito mais. (XAVIER, 2019, p.1)

Na feira que aconteceu em outubro de 2019, ocorreu o lançamento da Associação Manaus Digital, a qual tem como objetivo organizar e criar uma liderança corporativa para operar no mundo digital de Manaus.

Lemos (2001) afirma que as cibercidades passam a ser pensadas como formas emergentes do espaço urbano com o potencial do ciberespaço, ganhando o poder de proporcionar ao espaço público um alinhando em participação com diversas inteligências coletivas e possibilitando o reforçar dos laços comunitários perdidos na passagem da comunidade à sociedade moderna.

A cidade é desde sempre artefato, e a particularidade atual está na sua relação estreita com as redes telemáticas. As tecnologias digitais, e as novas formas de conexão sem fio, criam usos flexíveis do espaço urbano: acesso nômade à internet, conectividade permanente com os telefones celulares. (LEMOS, 2005, p. 3)

A informatização da sociedade vem transformando as práticas sociais, os modos de vivência, os formatos de produção e o consumo das informações. Desenvolvendo-se de forma onipresente, onde os usuários não precisam mais se deslocarem até a rede, mas a rede em uma conexão generalizada é quem passa a envolver os usuários e os objetos. (LEMOS, 2005)

Devido a grande densidade de tecnologias digitais móveis presentes nas cidades contemporâneas como celulares smartphones, *laptops*, *palms* e as redes de acesso à internet, criando assim novas dinâmicas sociologias de deslocamento e transitar, modificando as estruturas urbanas, emergindo as cidades da mobilidade.

Lemos (2001) defende que a cidade e as cibercidades devem ser vistas como um processo de virtualização das cidades, formas espaço-temporais que se constroem pelo movimento e união de dois elementos: transporte e comunicação. Demonstrando que a era da conexão e a era da mobilidade caminham lado a lado, onde a comunicação móvel com suas flexibilidades está redefinindo as condutas e fluxos dos lugares tradicionais como ruas, praças, avenidas, demais localidades das cidades, transformando esses lugares em lugares digitais.

Esse processo norteará as tomadas de decisões de empresas, governos e cidadãos, com o intuito de tornar as atividades urbanas mais eficientes e sustentáveis nas esferas econômica, social, ecológica e política. Consequentemente, o foco hoje são projetos que visam tornar a economia, a mobilidade urbana, o meio ambiente, os cidadãos e o governo mais inteligentes. A cidade passa a ser um organismo informacional que reage e atualiza todos sobre suas condições a qualquer hora (LEMOS, 2013).

Muitos são os desafios ainda a serem enfrentados para a implementação, planejamento e desenvolvimento desses espaços urbanos como exclusão digital, os elevados custos dos serviços tradicionais de telefonia, barreira ao acesso à internet, a ausência de provedores de internet nas pequenas localidades, oferta concentrada nos grandes centros urbanos, os preços dos equipamentos de informática em relação as condições socioeconômicas dominantes, falta de capacitação profissional para lidar com as novas tecnologias de informação e comunicação.

O desenvolvimento de políticas públicas e de infra-estruturas tecnológicas são passos estratégicos que proporcionaram avanços a sociedade, com a participação efetiva dos cidadãos no manuseio de informações, conhecimentos, o barateamento dos custos e o acesso a serviços digitais. Isto significa o estabelecimento de relações que promovam a democratização e a inserção de múltiplos segmentos sociais e culturais na rede, possibilitando não só uma sociabilidade de seus membros, mas a ampliação dos tradicionais processos capitalistas de produção, circulação e consumo.

2.4 Ator-Rede

A Teoria Ator-Rede, conhecida também como TAR (em inglês ANT, *Actor Network Theory* e na língua inglesa a palavra ANT significa “formiga”), possui uma organização teórico-metodológica que submete os estudos científicos a uma minuciosa investigação sociológica, trabalhando com a ciência em ação e em seus processos de construções, tem sido muito utilizada nos estudos que procuram analisar a correlação entre ciência, tecnologia e sociedade.

Cada vez mais essa abordagem se constituiu em uma linha de investigação cujo os objetos de estudos em ação se apresentam em rede, o que possibilita a remoção de todo e qualquer centro existente, que possua um papel detentor da verdade das coisas, assim buscando não proporcionar privilégios a um nó da rede em relação a outro.

Cavalcante *et al* (2017) explicam que a teoria é caracterizada como uma vertente que contesta as abordagens tradicionais da Sociologia, a Teoria Ator-Rede é também conhecida por Sociologia das Associações e Sociologia do Social, possui sua origem nos estudos de ciência, tecnologia e sociedade, na qual se investiga a dinâmica de produção de conhecimento, considerando os atores humanos e os não-humanos, onde os artefatos técnicos são incluídos como completos atores sociais no lugar de serem considerados meramente “coisas” e analisados com o mesmo grau de importância.

Desenvolvida a partir dos anos 1970, tem como precursores Michel Callon, John Law e Bruno Latour, grupo de sociólogos associados ao Centro de Sociologia de Inovação, em Paris. Conforme recomendações do próprio Bruno Latour, neste ensaio, a expressão Teoria Ator-Rede será referida pelo seu acrônimo em inglês ANT (*Actor-Network Theory*) – que significa formiga – “[...] um viajante cego, míope, viciado em trabalho, farejador e gregário.” (CAVALCANTE et al, 2017, p. 2)

Para a TAR e seus precursores, o conhecimento é produção da sociedade ou efeito de uma rede de elementos, e não algo produzido, por meio da operação de um método científico privilegiado, se opondo aos pensadores da sociologia tradicional, em especial Émile Durkheim. (CAVALCANTE et al, 2017)

A teoria apresenta o conhecimento como um produto social de uma rede de elementos diversificados e sugere que a sociedade, os agentes, as organizações e as máquinas, são todos efeitos gerados em redes de certos padrões de diversos materiais, não apenas humanos. De forma que torne a sociologia menos centrada no homem, apontando os não-humanos como atores (actantes) de plenos direitos que constroem as estruturas da sociedade e ajudam a entender os processos sociais.

Na TAR o conceito de rede deve ser compreendido no seu sentido mais amplo, onde cada nó é gerado de acordo com as suas conexões, associações e articulações com outros nós em uma perspectiva associativa e não de forma individual ou unidirecional. O social igualmente se forma a partir de relações, onde as suas redes que se formam a cada momento, remetendo à ideia de alianças, fluxos e mediações.

Para Latour a rede é o meio de transporte da ANT “mais flexível que a noção de sistema, mais histórica que a de estrutura, mais empírica que a de complexidade, a rede é o fio de Ariadne destas histórias confusas.” (CAVALCANTE et al, 2017, p. 3)

Praude (2016) explica que a TAR utiliza os conceitos conhecidos como actante, associação, tradução e inscrição, em sua metodologia de análise, a qual toma como ponto de partida as diversas associações possíveis em um conjunto de elementos interligados focalizando a atenção nas múltiplas associações e nos movimentos que podem ocorrer entre actantes.

Um actante é tudo aquilo que gere movimento, uma ação, produção e diferença, seja ele humano ou não-humano. O actante é o mediador, ou seja, é aquele que transforma, traduz, distorce e modifica o significado que ele supostamente transporta. Buscando definir o ator com base em suas ações, ou seja, no que ele faz. Como o termo ator caracteriza principalmente o humano, a TAR utiliza o termo actante para abranger em sua definição os não-humanos. (PRAUDE, 2016)

Um mediador pode se tornar um intermediário assim como um intermediário pode se transformar em um mediador. Os meios que participam das associações que constituem a conexão de diversos actantes em um grupo, revelando as redes de mediadores que

estruturam um determinado sistema. Em um sistema podem ser os mediadores (actantes) ou os intermediários, que são aqueles que não produzem modificações na mensagem.

Associações são veículos portadores de mediações, capazes de produzir mudanças nos actantes que se conectam, que trocam sinais, códigos ou mensagens entre si, que se regulam e que se afetam mutuamente.

A tradução, afirma Praude (2016), permite a associação entre actantes, constituindo um processo que produz a diferença, produz algo novo. As traduções efetuam passagens nas diversas associações em um espaço deliberado, realizando transformações, promovendo aproximações e transportam mensagens. A ideia da utilização da palavra tradução, ou mediação, busca induzir que coexistência de mediadores podem gerar associações que são rastreáveis.

Tradução é qualquer ação que um actante realiza a favor de um outro actante. Tradução corresponde ao fluxo de movimentos e transporte, a tudo o que se faz para que um ponto se ligue a outro. No processo de mediação, as transformações estão relacionadas com premissas, estratégias e métodos que são articulados em prol de um objetivo. (PRAUDE, 2016, p. 3)

Inscrição refere-se a todo tipo configuração de mediação, resultados da produção de ações e de transformações que materializa uma entidade em um signo, em um arquivo ou em qualquer suporte (scripts, códigos, mapas, regras, padrões, leis), sujeitas a superposição e combinação. São sempre móveis, permitem novas translações e articulações ao mesmo tempo que preservam intactas algumas associações.

Bruno (2012) apresenta quatro princípios da TAR:

a) Nenhum critério substancialista define de antemão o que é um ator:

O primeiro princípio remete à heterogeneidade, a diversidade dos modos de existência que compõem o social. A TAR reivindica um social de composição misturada, entendido como coletivo sociotécnico de entidades humanas e não humanas. Um actante não se define por sua natureza humana ou não humana, animada ou inanimada, mas pelo modo como age, modifica. Vê-se que o actante se diferencia do sentido sociológico clássico de “ator social”, privilegiando o domínio humano.

b) A ação nunca é individual, é coletiva e de forma distribuída:

Agir, segundo a teoria ator-rede, é produzir uma diferença, um desvio, um deslocamento qualquer no curso dos acontecimentos e das associações. Mediação e tradução são termos que buscam definir esta ação que é transformação, implicando os

deslocamentos de objetivos, interesses, dispositivos, entidades, tempos, lugares. Criando assim os desvios de percursos, criação de elos até então inexistentes e, que de algum modo, transformam os elementos já antes modificados.

A natureza coletiva e distribuída da ação permite compreender melhor o caráter da própria rede, em suas diversas disputas, negociações, controvérsias que redefinem continuamente os atores, suas ações, associações. A ação jamais é individual ou local. Nunca agimos sós, quando agimos, outros passam à ação e, se agimos, é porque fomos acionados por outros. Daí o termo contínuo ator-rede. A ação é sempre distribuída, em rede, e não há nenhum princípio essencialista capaz de estabelecer, de antemão, que atores serão mobilizados para a construção de uma rede. A rede se define por suas conexões, seus pontos de convergência e bifurcação. Ela é uma lógica de superfícies, definida por seus agenciamentos internos e não por seus limites externos.

c) Quando há ação, há rastro:

A tarefa da TAR é seguir as coisas através das redes em que elas se transportam e descrevê-las em seus enredos, isso pode ser possível através de seus rastros, pois quando há ação, há rastro. Quando se age, quando se produz alguma diferença, produz-se um rastro o qual se é possível recuperar, ainda que estes rastros sejam inconstantes. Na descrição de como as redes e coletivos sociotécnicos se constituem, consistem em retrair os rastros das ações, traduções, associações, inscritos em documentos, arquivos, notas e registros de toda ordem.

d) O trabalho de descrição das redes implica seguir os rastros das ações, sendo a um só tempo cognitivo e político:

A rastreabilidade das ações de inúmeros atores nas redes torna extremamente mais simples a tarefa de se retrair a tessitura mesma dos coletivos sociotécnicos.

Estas esferas nunca existiram, como estratos diferenciados da realidade. O que as distancia é extrema dificuldade de se acompanhar as ações locais e as conexões que constituem os coletivos, tornando a passagem de uma escala à outra extremamente difícil de rastrear e retrair. A conexão ator-rede se faz em toda parte, mas quando se trata de descrevê-las e retrair-las, os esforços são consideráveis.

Lemos (2013) defende que o social na TAR, é o que emerge das associações e a teoria busca analisar como se dão as associações e suas localizações para assim conhecer o social.

Tornando-se um modo de incentivar cada vez mais um direcionamento em busca de mais entendimento sobre os processos comunicacionais e os desdobramentos dessas tecnologias e mídias emergentes, as direcionando para apoiar a sociedade em suas demandas e necessidades.

Rede é aqui um conceito dinâmico. Não é o que conecta, mas o que é gerado pelas associações. Não é algo pronto, por onde coisas passam, mas o que é produzido pela associação ou composição de atores humanos e não humanos. Rede não é estrutura, mas o que é tecido em dada associação. Quando falamos de rede, estamos falando de mobilidade. (LEMOS, 2013, p. 52)

Rede, para a TAR, não é infraestrutura como de redes de computadores, de redes sociais, de redes de esgoto, mas sim o que é produzido na relação entre as associações. Lemos (2013) utiliza o ciberespaço como uma analogia para contextualizar a TAR, por ser um espaço abstrato, de infraestrutura planetária a partir de redes telemáticas interligando computadores e dispositivos tecnológicos.

Ele é espaço relacional, ou espaço-rede, em formação permanente pela articulação de objetos, humanos e não humanos. Ao pensar o ciberespaço como espaço-rede, podemos escapar da micro e da macrodimensões e ver, para além das grandes chaves explicativas, o movimento, as associações, o social se formando e se deformando. (LEMOS, 2013, p. 57)

O espaço-rede do ciberespaço é esse ambiente produzido por lugares, coisas, pessoas e objetos conectados ao redor do planeta. A partir das conexões de tudo e todos, constrói espacialização nas relações existentes nos lugares e nas movimentações, em um espaço de controle que se faz e se desfaz nas interações e movimentos.

Por isso, está sempre em construção, devido as frequentes interferências das ações, assim como o conhecimento e as sociedades também estão em constantes construções devido às ações dos actantes.

Capítulo III

Mobilidade Urbana

O objetivo deste capítulo é definir o que se entende por mobilidade urbana e acessibilidade, distinguindo os conceitos e suas aplicações. Apresenta-se os processos de planejamento em âmbito constitucional promovidos pela gestão e políticas públicas. Indicando a importância da mobilidade urbana para o funcionamento do desenvolvimento urbano, como território de pertencimento sociocultural e suas estruturas econômicas.

3.1 Mobilidade urbana e acessibilidade

No contexto urbano e no modo de vida contemporâneo das cidades brasileiras, a mobilidade urbana constitui parte estruturante do funcionamento de uma sociedade que foi rapidamente convertida em urbana, na busca de viabilizar a dinâmica dos atores econômicos sociais.

Segundo Rocha Neto (2011) o século XX se caracterizou por uma explosão demográfica e tecnológica que levou novos habitantes mecânicos ao espaço urbano, os veículos automotores, que passaram a disputar espaço, forçando a uma reconfiguração das cidades e do conceito de mobilidade urbana.

A mobilidade urbana pode ser vista como o “coração” de uma cidade, onde as suas vias são como correntes sanguíneas, que permitem o circular do sangue no corpo, esse sangue são os atores, as pessoas com a execução de atividades que geram economia e esse corpo que se trata da própria cidade.

É ela que permite a transitoriedade, que faz dos cidadãos indivíduos capazes de interagirem uns com os outros, garantindo a divisão do trabalho, a heterogeneidade, a fluidez e a fugacidade da maioria dos laços sociais que os indivíduos mantêm. (ROCHA NETO, 2011, p.726)

Para o autor (Rocha Neto, 2011), a mobilidade é algo natural, inerente ao ser humano, como condição dada para a realização da sociabilidade no espaço urbano e a mobilidade urbana é considerada como condição fundamental para a existência das e nas cidades e, a partir dela, é que se acessa o trabalho, o estudo, o lazer, o consumo, etc.

As estruturas existentes da mobilidade nas cidades são construídas através de processos históricos, políticas públicas de transporte e circulação as quais têm como objetivo proporcionar aos espaços públicos e a população um acesso amplo e democrático.

É um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. (...) através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. (...) é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 4)

Para que isso seja realizado se faz necessário a utilização dos chamados modais de transporte para os espaços urbano, como o carro, metro, ônibus, bicicletas, entre outros tipos. Todos esses são meios que utilizamos para nos locomover dentro do território das cidades.

Dentro do universo da mobilidade, os indivíduos podem assumir muitos papéis, como motoristas, pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos. Podem utilizar do seu esforço direto, como o deslocamento a pé ou recorrer a meios de transporte não-motorizados, como as bicicletas, carroças e os motorizados, que são coletivos ou meios individuais.

A divisão modal se insere como a forma mais objetiva de se instituir grupos ou classes entre aqueles que se deslocam no espaço cotidiano, para alguns autores essas divisões não devem ter tanto crédito, pois o motorista, o pedestre e o passageiro são todos papéis passíveis de serem representados por um mesmo indivíduo. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004. p.13).

Alguns fatores sociais podem influenciar a mobilidade urbana ou até mesmo serem barreiras de acesso, como a renda dos indivíduos, faixa etária, gênero, a capacidade para utilizar os veículos e equipamentos do transporte, entre outras variáveis que podem criar impedimentos nas movimentações e acessos.

Ribeiro (2014) explica que as cidades devem possibilitar a acessibilidade em seus espaços, de forma ampla, para todas as pessoas. Mas para que isso aconteça, devem ser proporcionado o acesso, estrutura física, a mobilidade e o contato entre elas.

Mobilidade urbana e acessibilidade são conceitos que estão vinculados, uma vez que a mobilidade na cidade permite o deslocamento e a circulação, já a acessibilidade possibilita o pleno alcance dos espaços públicos e privados nas cidades, seja a pé, por meio de veículo, ou qualquer outra forma de transporte. (RIBEIRO, 2014, p. 13)

Para Ribeiro (2014) somente será possível se obter acessibilidade para todos “os usuários aos espaços físicos das cidades quando forem eliminadas as barreiras existentes dentro do espaço urbano e adotado um desenho universal de inclusão”.

O desenho universal propõe soluções de acessibilidade urbana, que podem ser utilizadas tanto em relação a barreiras econômicas, sociais e físicas. Proporcionando estruturas e atendendo a população de mais baixa renda, cuja acessibilidade à cidade é drasticamente reduzida e as pessoas com restrição de mobilidade e deficiência.

A acessibilidade não se limita somente em proporcionar com que um usuário com deficiência entre em um determinado local ou veículo de transporte, mas com que ele tenha o seu deslocamento com fluidez pela cidade. O objetivo é que os ambientes sejam convenientes, seguros e agradáveis para uso de todos.

Incluindo no processo de planejamento e execução de estruturas urbanas, uma visão que considere o acesso universal ao espaço público, onde as estruturas urbanas sejam projetadas pensando em incluir e atender a todos os usuários, respeitando suas individualidades, através de planejamentos e estruturas físicas como: guias rebaixadas, rampas nas travessias em substituição a degraus, calçadas com larguras adequadas para atender pessoas com carrinhos de bebê ou de compras e estruturas para as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Os termos mobilidade e acessibilidade estão diretamente relacionados por serem complementares, chegando muitas vezes a serem confundidos. Isto pode ser explicado pelo fato de que quando se aumenta o nível de acessibilidade a determinado espaço, espera-se aumentar também as condições de mobilidade oferecidas aos seus usuários. (AGUIAR, 2010, p. 1)

Aguiar (2010) expõe que acessibilidade é também uma questão de estruturas referente à qualidade e está intimamente relacionada a fatores como o conforto e a segurança, enquanto a mobilidade é um direito humano e os espaços públicos têm que cumprir requisitos que forneçam acessibilidade a todos os usuários potenciais, sem excluir os de comunicação ou locomoção reduzida.

A cidade e suas estruturas existentes devem ser voltadas para a população, tornando o espaço urbano um lugar de encontro, trocas, circulação, igualdades e para usufruto do patrimônio, sendo um local onde seja garantido o direito constitucional à cidade e à cultura. Com a possibilidade de conhecer, desfrutar da cultura e das estruturas disponíveis, através de um deslocamento fácil, seguro para todos os usuários, com a possibilidade de permanência para que essa fruição aconteça. Sendo de obrigação dos dirigentes públicos buscarem um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social, com sustentação financeira e ao mesmo tempo sem excluir os mais pobres, além de gerar o mínimo de externalidades negativas possíveis. (CARVALHO, 2016)

Carvalho (2016) esclarece que para seguir esse caminho, vários desafios devem ser superados pelos gestores da mobilidade como: a falta de compatibilização das políticas de desenvolvimento urbano e metropolitano com o planejamento dos sistemas de mobilidade, a falta de políticas perenes de financiamento e investimento na infraestrutura de transporte público urbano, a ausência de medidas de racionalização do uso do transporte motorizado individual, compensação pelas suas externalidades negativas e dos custos do transporte público, entre outros.

3.2 Espaço urbano e as relações de pertencimento

A cidade é fruto de um trabalho coletivo feito pela sociedade e nesta construção está materializada a história de um povo, suas relações sociais, suas dinâmicas políticas, econômicas e religiosas. Esta construção surge a partir da necessidade humana em pertencer, se agregar, se organizar em torno do bem estar comum, criando seus laços, onde possa se manter e estabelecer as suas conexões.

É na cidade que temos o encontro dos indivíduos, onde eles selecionam seus pares para estabelecerem algum tipo de interação, onde o encontro do diferente se cruza, onde o ritmo é mais acelerado, onde há uma profusão de encontros entre os indivíduos que estabelecem vínculos e mantém relações uns com os outros e onde pessoas, mercadorias, bens e moeda circulam de forma plena. Enfim, onde a sociedade cumpre o seu dever. (ROCHA NETO, 2011, p. 725)

Produzindo, absorvendo, trocando bens e serviços, manifestando sentimentos e anseios, realizando as atividades e necessidade as quais só se concretizam na diversidade que a vida urbana proporciona. A criação de identidade e o sentimento de pertencer a um território são estabelecidos durante o entrelaçar dos sentidos, significados, valores, falas e conceitos, realizados em redes, através das interconexões, dando forma aos espaços, sendo elaborados e reelaborados a cada momento.

Pesavento (2007) afirma que as cidades sejam elas reais, concretas, visuais, tácteis, consumidas e usadas no dia-a-dia, surgiram a partir das cidades imaginárias do ser humano em suas abstrações, ânsias e necessidade de expansão. A construção urbana surge como a obra máxima do homem, obra essa que ele não cessa de reconstruir, pelo pensamento e pela ação.

Ser cidadão, portar um *ethos* urbano, pertencer a uma cidade implicou formas, sempre renovadas ao longo do tempo, de representar essa cidade, fosse pela palavra, escrita ou falada, fosse pela música, em melodias e canções que a celebravam, fosse pelas imagens, desenhadas, pintadas ou projetadas, que a

representavam, no todo ou em parte, fosse ainda pelas práticas cotidianas, pelos rituais e pelos códigos de civilidade presentes naqueles que a habitavam. (PESAVENTO, 2007, p. 11)

De maneira complexa, o espaço urbano é constituído muito além do que somente prédios, automóveis e ruas, essa estrutura existente no espaço urbano se trata do resultado das interações entre as pessoas, na emergência das relações sociais, do encontro dos bens com a cidade e as estruturas criadas para viabilizarem essas movimentações.

Para Rocha e Eckert (2008) a cidade é concebida como um fenômeno que comporta um espaço físico humanizado singular que possibilita a acomodação de valores éticos e morais coletivos profundamente enraizados em sociedade ao longo do trajeto antropológico.

Esse espaço urbano é o local da presença e fusão entre as oposições do viver urbano: a cultura objetiva e a cultura subjetiva. As quais caminham lado a lado no tempo e no espaço social da cidade, enquanto formas simbólicas, de sentidos ao mesmo tempo em que isso se reflete na construção da estrutura física existente.

As modernas sociedades urbano-industriais guardam em si bens intangíveis justamente naquilo que abrigam de motivações simbólicas de seus habitantes, lugar de enraizamento de valores éticos e morais de liberdade, de igualdade e de fraternidade, construídos na retomada das “lembranças históricas” no centro da memória coletiva da civilização ocidental e de seus paradigmas acerca das formas e dos arranjos da vida em sociedade. (ROCHA E ECKERT, 2008, p. 1)

As relações sociais no território urbano são feitas por atores, personagens, grupos, classes, ritos, práticas de interação e de oposição, comportamentos, hábitos que surgem como resultado das ações a partir dos vínculos dessas relações sociais e o espaço urbano.

Barbosa e Silva (2013) defendem que a sociedade ganha conteúdo e forma a partir de uma dimensão concreto-simbólica particular e ela se dá com a relação sociedade/cidade, reportando a relação ator/território. Esse ator pode ser um indivíduo, um grupo, uma comunidade, uma classe, uma empresa ou instituição social, eles estarão envolvidos entre si por sua inscrição e pertencimento territorial.

As diversas práticas, vivências e experiências proporcionadas por esses atores são responsáveis pela existência de diferentes territórios dentro do espaço urbano. Esses territórios se definem em formas e conteúdos para o seu uso.

A cidade é também, sem dúvida, um fenômeno de origem político-espacial, e a manifestação deste caráter se revela em sua dinâmica territorial. Em outros termos, a ordem espacial da cidade, isto é, sua disposição física unida à sua dinâmica sociocomportamental, são os elementos fundadores da condição urbana. (GOMES, 2006, p.15)

Segundo Gomes (2006) a identidade comunitária está assim sempre relacionada a uma identidade territorial, essa identidade comunitária só pode existir, quando se é definida a relação com um território, seja ele real ou imaginário, de homogeneidade, de domínio e de pleno desenvolvimento do espírito do grupo. O referido autor explica que esse sentimento de identidade e de pertencimento, embora seja subjetivo, está carregado de sentido. Esta identidade é simultaneamente uma forma de relação social e uma forma de representação do espaço, que resulta em um tipo de territorialidade (GOMES, 2006).

Cada manifestação desta territorialidade tem seus propósitos, interesses, propriedades e seu alcance definido em seus contextos. Essa identidade é uma construção, não sendo um dado irreduzível da realidade, porém que cria os vínculos de maneira vital e orgânica os entre os grupos e seu território.

A significação conferida e o tipo de discurso que sustenta essa identidade socioterritorial podem ser a cada momento muito diferentes, como, aliás já havíamos dito. Etnia, consangüinidade, religião, cultura etc. podem ser, juntos ou separadamente, os elementos ativos desse discurso. (GOMES, 2006, p.119)

A cidade é palco de todas essas conexões, sendo o espaço das multiplicidades, um universo de ordem e caos, compartimentações, das pequenas comunidades, de lutas por território, por reconhecimento e da heterogeneidade de valores. A mobilidade urbana em sociedade com suas características e estruturas é oriunda de processos históricos, os quais proporcionaram as atuais dinâmicas e padrões culturais, que influenciam as relações dos indivíduos entre si, com o seu espaço, seu local de vida e com os meios.

Silva (2009) defende que o sistema de transporte, o espaço urbano e o conceito de mobilidades são enxergados em sociedade somente como indicativos de fluxos numéricos voltados aos automóveis, desvinculando as pessoas e negligenciado as interferências diretas nos processos comunicacionais das cidades como espaços de pertencimento, dessa forma deixando de construir uma estrutura urbana para pessoas e as destinando somente para os carros.

A visão estritamente racionalista tende a considerar o deslocamento na cidade apenas como dados numéricos e a propor soluções paliativas para os problemas de trânsito, tomando sempre como objetivo a circulação ótima do automóvel. (SILVA, 2009, p. 71)

A dinâmica de transitar, ocupar e a organização espacial existente na mobilidade urbana é composta não somente dos modais de transporte e vias, mas é bastante enriquecida pelo movimentar e circular das pessoas, as quais proporcionam para o

território os seus conhecimentos, ideias e tradições, dessa forma, construindo e reconstruindo relações.

Dentro do espaço urbano acontece essa relação simultaneamente mecânica e interativa, gerada entre o espaço e os elementos através das trocas e influências, proporcionando um intercâmbio, proporcionado pelo movimento de tudo e a todos com ações individuais e coletivas empreendidas no território, a partir do território, como um palco, criando uma comunicação através das redes de circulação disponíveis.

A cidade como produto e condicionante da reprodução da sociedade, da reprodução da vida, das relações sociais que se manifestam na prática socioespacial, ou seja, o espaço construído e modificado, no dia-a-dia, nas ações cotidianas, no uso e na apropriação que dele se faz e, ao mesmo tempo, o espaço influenciando essa cotidianidade. (SOBARZO, 2006, p. 94)

Sobarzo (2006) expõe que o espaço público é analisado como um produto, assumindo a característica de obra, ao mesmo tempo em que se torna um viabilizador das relações sociais. O território não pode, nem deve ser, visto somente como um local de convívio ou de sobrevivência. Mas deve ser percebido como um possibilitador, uma plataforma de encontros impessoais, aproximador profundo da diversidade e civilizador, o qual agrega a lógica do próprio sistema econômico e cultural existente na sociedade.

3.3 Políticas de mobilidade urbana e de desenvolvimento urbano

As políticas de mobilidade urbana e de desenvolvimento urbano buscam atender aos princípios universais e de benefício à maioria da população, onde seus efeitos são revelados através de um maior dinamismo dentro do cenário urbano, em uma maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, priorizando a característica principal das cidades em ser um espaço de congregação e encontro das diferenças, na criação do novo em um ambiente dinâmico e público.

Nas últimas décadas a visão em sociedade sobre a mobilidade urbana vem sendo construída através de políticas de desenvolvimento urbano, articulações, união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito. Ficando cada vez mais evidente que ações de valorização do espaço público têm reflexo direto no desenvolvimento urbano.

Somente o aumentar de investimento financeiro visando a criação de infraestruturas não garante a melhoria da mobilidade urbana, pois as infraestruturas devem estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico, o qual deve abranger outros setores da

sociedade que serão influenciados direta e indiretamente, para que dessa forma se produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013)

Segundo o Ministério das Cidades (2004) a mobilidade urbana é peça fundamental para o desenvolvimento social, sendo base para as diretrizes de uma política-síntese que tem como finalidade em primeira instância proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável.

A mobilidade urbana, ao congrega em sua efetivação todas as principais características da configuração da cidade, seus equipamentos, infra-estruturas de transporte, comunicação, circulação e distribuição, tanto de objetos quanto de pessoas, participa efetivamente das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p.14).

Quem apoia e coordena os municípios nessa gestão e desempenho das atividades é o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Sampapé (2018) explica que o Ministério das Cidades é o órgão que propõe normas, leis e diretrizes que regulam o funcionamento para as políticas urbanas nacionais e cria programas de financiamento para projetos de infraestrutura urbana.

Desde sua criação, estruturou-se em quatro secretarias: Desenvolvimento Urbano, Habitação, Saneamento e Mobilidade Urbana. Além disso, recebeu o Departamento Nacional de Trânsito, antes pertencente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores. (SAMPAPÉ, 2018, p.1)

Esse ministério foi criado em 2003, como fruto da articulação do Movimento pela Reforma Urbana, um período de redemocratização que reivindicava, por parte do governo federal, uma plataforma para elaboração e implantação de políticas urbanas com participação popular. Com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada, priorizando o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte coletivo público, a Política Nacional de Mobilidade Urbana existente no país passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, elaborem e executem seus planos de mobilidade urbana. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Em Lei Federal, o Estatuto das Cidades propõe o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana o qual têm definidos e classificados os modos e tipos serviços de transporte, além de exemplificadas as infraestruturas necessárias e existentes nesse cenário da mobilidade urbana.

Segundo a Câmara dos Deputados (2001), o Congresso Nacional aprovou em 10 de outubro de 2001, a Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade. Essa lei estabelece diretrizes gerais para a política urbana objetivando principalmente o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia ao direito a cidades sustentáveis.

O Estatuto da Cidade é a lei federal de desenvolvimento urbano exigida constitucionalmente, que regulamenta os instrumentos de política urbana que devem ser aplicados pela união, Estados e especialmente pelos Municípios. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2001, p.27)

Utilizando as diretrizes estabelecidas pela Lei 10.257/01, conhecida como Estatuto da Cidade, vista como um instrumento fundamental de crescimento sustentável para as cidades brasileiras, em 3 de janeiro de 2012, a Presidência da República sancionou a Lei nº 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013. Pág.5).

A Lei da Mobilidade Urbana determina aos municípios a tarefa de planejar e executar as políticas de mobilidade urbana e planejamento urbano, observando os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei, a qual deve orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal.

Segundo o Ministério das Cidades (2013) a promulgação da Lei 12.587/2012 fornece segurança jurídica para que os municípios adotem medidas que visem necessárias para o desenvolvimento local e pela mesma lógica, os projetos e investimentos nos municípios podem ser contestados judicialmente se não se adequarem aos princípios, diretrizes e objetivos previstos em Lei. Nesse sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Esses princípios se tratam de conceitos apresentados de forma abrangentes que buscam orientar a compreensão do texto da Lei para servirem como base para elaboração de novas normas, leis, decretos ou outros atos administrativos nos municípios. Outro direcionamento estabelecido na lei são as diretrizes, as quais são orientações sobre os caminhos para que sejam atingidos os objetivos desta Lei, destacando a necessidade de que exista uma integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A política nacional de mobilidade urbana possui também objetivos que definem uma visão de futuro para o país, a partir do comprometimento dos governos e sociedade para a

implementação desta lei, visando a redução das desigualdades sociais e melhorarias das condições urbanas de mobilidade e acessibilidade. A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Para que esses objetivos sejam alcançados se faz necessário que a política de mobilidade esteja integrada a outras políticas urbanas existentes, buscando a criação do desenvolvimento da cidade ao produzir melhorias de acesso, equipamentos urbanos, à infraestrutura de transporte e circulação de pessoas. A política de mobilidade estabelece a integração entre os modais, os serviços de transporte urbano e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas.

Com a circulação do serviço de transporte individual privado oferecido por aplicativos, a mobilidade urbana no Brasil passou por profundas transformações, fazendo com que surgisse a necessidade da Lei Federal 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana ser editada e foi regulamentada nacionalmente com a Lei Federal 13.640/2018, conhecida como a Lei Uber.

Recentemente, em 26 de março de 2018, foi editada pelo Congresso Nacional a Lei nº 13.640/2018, sancionada sem vetos pela Presidência da República, visando por fim ao grande debate. É certo que trouxe mudanças importantes, principalmente de ordem conceitual, além de esclarecer alguns requisitos; porém, expressamente delegou para os Municípios e para o Distrito Federal a competência para regulamentação e fiscalização do transporte remunerado privado individual de passageiros. (ROSA, 2018, p.127)

A regulamentação do serviço de transporte por meio de aplicativos em Lei buscou por descartar restrições que pudessem inviabilizar o funcionamento modelo de negócio nas cidades, possibilitando o serviço tecnológico se constituir como uma alternativa de locomoção para a população.

3.4 Mobilidade urbana enquanto economia

No que tange a gestão de uma cidade a mobilidade urbana se apresenta como um dos temas mais importantes e como fator fundamental de desenvolvimento econômico, inclusão social e de equidade nas apropriações do espaço urbano, sendo determinante para a qualidade de vida dos seus habitantes e desenvolvimento socioeconômico.

O processo de reprodução da sociedade capitalista requer a mobilidade física dos seus indivíduos e grupo, esta mobilidade física deriva de uma combinação não só do sistema de circulação e destinos desejados, fluxos e fixos, mas também de necessidades ou desejos individuais. (SILVA, 2009, p. 73)

Vaccari e Fanini (2016) defendem que além de existir uma relação determinante entre a economia urbana e a mobilidade urbana, a mobilidade nas cidades é diretamente influenciada pelos formatos das atividades econômicas existentes nas localidades e como as residências das pessoas estão distribuídas em determinado território.

A vida em sociedade implica em um conjunto de relações de trocas entre as pessoas. Pessoas trocam trabalho por salário, depois trocam salário por produtos (...). Empresas produzem insumos que serão utilizadas por outras(...). Todas estas relações de trocas, que podem ser chamadas resumidamente de atividades econômicas, criam a necessidade de deslocamentos diários de pessoas e cargas dentro das cidades. (VACCARI E FANINI, 2016, p. 11)

Cada território possui um nível e formato de mobilidade que atenda as suas características e necessidades conforme o nível e gênero de suas atividades econômicas, dessa forma moldando a mobilidade e estruturas urbanas de determinada localidade.

Para Vaccari e Fanini (2016) as atividades econômicas de um local são um dos fatores que muitas vezes modelam e determinam a criação das rotas viárias existente em espaço urbano para o deslocamento de cargas e pessoas. Uma cidade que possui um forte setor industrial, por exemplo, será caracterizada por grandes quantidades deslocamentos de cargas e de pessoas, enquanto uma cidade em que a sua economia é preponderante no setor terciário, em serviços e comércio, sua necessidade no deslocamento de cargas será bastante reduzida. Entretanto, a quantidade dos deslocamentos de pessoas e cargas poderá ser alterada rapidamente se houver um crescimento acelerado nas atividades econômicas locais.

Essa percepção permite a construção de um espaço urbano, o qual busque um alinhamento entre as estruturas de mobilidade com maior racionalidade e cuidado para

atender as necessidades de uma sociedade em seus fins econômicos e na ocupação de seus territórios.

Rocha Neto (2011) explica que essa dinâmica de expansão territorial a partir da economia se fortaleceu na revolução industrial, onde se permitiu o crescimento acelerado das cidades, o adensamento urbano e a urbanização. Fenômenos estes que trouxeram junto com eles o aumento da circulação nas cidades como uma necessidade de um espaço urbano capitalista.

A industrialização que possibilitou o surgimento da produção em massa e a constituição de cidades fabris e que, posteriormente, permitiu o desenvolvimento do setor terciário da economia. Estes acontecimentos permitem a concentração do trabalho e do capital nas cidades e as pessoas passaram a residir nas proximidades de seus locais de trabalho na medida em que a sociedade capitalista urbana industrial demandava a concentração de mão-de-obra necessária à produção de mercadorias. (ROCHA NETO, 2011, p.728)

A urbanização foi o motor da industrialização, como uma condição necessária para que a industrialização se desenvolvesse. Estes dois processos se complementam na medida em que a cidade se tornou um campo de atuação e consolidação do processo industrial.

Nos anos 1960 o Brasil experimentou um processo de urbanização acelerado, onde a maior parte da população brasileira se concentrou nos centros urbanos e a forte expansão industrial. Essa urbanização veio acompanhada de uma política de Estado que teve como carro chefe a produção automotiva, a partir disso a automobilização, a urbanização e a industrialização caminharam juntas ao longo da história do país, criando novas dinâmicas para as cidades, ultrapassando a escala humana, em formas e dimensões.

Barat (1973) explica que o setor de transporte tem importância fundamental nas operações do sistema econômico de um país, pois sua função e serviços são absorvidos por praticamente todas as unidades produtivas. Tornando o transporte, um serviço essencial, devendo ser tratado pela gestão pública como prioridade, nos planejamentos dos sistemas de transporte urbano, influenciando a distribuição das atividades desenvolvidas em sociedade.

O setor transportes no Brasil tem ainda uma significativa participação no emprego da mão-de-obra, para os mais diversos níveis de qualificação. (...) Tratando-se de um setor produtivo como outro qualquer, a operação em moldes empresariais tem sido negligenciada, utilizando-se os critérios de absorção e seleção de mão-de-obra que prevalecem na máquina burocrática-governamental. É evidente que tais deficiências não se devem ao setor público em si, que tem mostrado em outras atividades excepcional dinamismo e produtividade, mas a

segmentos arcaicos de uma atividade pública ainda pré-industrial. (BARAT, 1973, p.119-120)

Os meios de transporte de passageiros nas cidades podem ser coletivos, como ônibus, trens e metrô, ou individuais, como automóveis, motocicletas e bicicletas.

Foi no final do século XIX com a chegada da industrialização que se iniciou a urbanização no Brasil, a qual se consolidou na década de 1930 e na segunda metade do século XX, surgiu a automatização mecânica dos processos produtivos no meio rural, desencadeando o desemprego e estimulando a migração da área rural para as cidades.

Aguiar (2010) explica que desde a década de 60 o Brasil optou, por um modelo de mobilidade centrado no uso do automóvel. Nessa época iniciou um processo que transformou as vias em bem social essencial, financiado por toda sociedade e apropriado em mais de 90% pelo automóvel. O veículo particular se tornou um símbolo de desenvolvimento e avanço tecnológico, passando a ser considerado indispensável por ser o que mais oferece condições de conforto e privacidade nos deslocamentos entre todos os modais de transporte.

Segundo a Secretaria de Educação (2015), foi a partir de meados do século XX, com o desenvolvimento das rodovias, os ônibus passaram a dominar e atender a uma grande quantidade de passageiros em todo o país. O transporte coletivo urbano, o ônibus constitui a maior opção rodoviária de transporte público, sendo o meio de locomoção mais utilizado no Brasil e no mundo. Seu custo operacional é o menor entre os meios públicos de deslocamento, sendo essa sua principal vantagem.

Porém esse modal se apresenta muitas vezes insuficiente para toda a população, tanto em quantidade, quanto em qualidade, dessa forma estimulando a utilização do transporte individual, elevando substancialmente o número de veículos que transitam diariamente nas grandes cidades.

De forma pública ou privada, o investimento em modais transportes, tem importância fundamental e direta nas atividades econômicas de um território, em sua economia em crescimento, os fluxos que ligam as áreas de produção e consumo.

Como serviço intermediário, serviço-meio, o transporte para a população, seja ele privado ou público, o nível, a quantidade e demais características será influenciados pelo desenvolvimento econômico geral da cidade, pois o crescimento na produção e no consumo de bens, sua especialização da atividade econômica no espaço e as modificações

estruturais, afetam-nos de maneira decisiva. Sendo o setor transporte muitas vezes como determinante das atividades de outros setores, porém criador da sua própria demanda.

Capítulo IV

Metodologia, Análise e Resultados

Este capítulo tem como objetivo expor a abordagem metodológica adotada no presente estudo, seus aspectos, métodos e procedimentos, como as questões da pesquisa foram tratadas e como se buscou responder ao problema desta investigação que visou estudar as interconexões criadas em sociedade a partir da chegada do aplicativo de mobilidade urbana Uber na capital amazonense, usando como base a visão dos ecossistemas comunicacionais e da Teoria Ator-Rede de Michel Callon, John Law e Bruno Latour (1970).

Em busca de descrever os principais desdobramentos e interferências em redes, foram analisadas 30 matérias do ano de 2017, através de coleta de informação em três portais jornalísticos de notícia da cidade de Manaus: Em Tempo, D24AM e Jornal A Crítica. A amostragem foi feita de forma aleatória, levando em conta o total de 92 matérias publicadas nesse período nos portais escolhidos. As matérias analisadas na pesquisa podem ser encontradas na íntegra nos ANEXOS de 1 a 30.

As categorias surgidas a partir da análise de conteúdo se configuram como as impressões obtidas acerca da realidade estudada e os efeitos da chegada do serviço tecnológico. O que possibilitou a obtenção de respostas para a pesquisa e visualização das interconexões estabelecidas pelo aplicativo ao ser inserido no contexto ecossistêmico da cidade de Manaus, não somente na estrutura urbana, mas também no contexto econômico, tecnológico, cultural e social.

4.1 Procedimentos metodológicos

Por se tratar de uma pesquisa que buscou analisar as interconexões e mudanças em sociedade a partir das atividades da empresa tecnológica Uber na capital amazonense, a investigação é de natureza exploratória, que segundo Vergara (2010) esse tipo de pesquisa é realizada em área na qual há pouco conhecimento acumulado e sistematizado.

Essas pesquisas na maioria dos casos envolvem: a) levantamento bibliográfico; b) pesquisa documental; e c) estudo de caso.

Tratando-se de uma pesquisa qualitativa, a qual proporciona uma relação dinâmica, contextual e temporal entre pesquisador e objeto de estudo, onde o ambiente da vida real é fonte direta para obtenção dos dados a serem utilizados e analisados.

Segundo Oliveira (2011) a pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como fonte de dados e o pesquisador como seu principal instrumento.

A pesquisa qualitativa supõe o contato direto e prolongado do pesquisador com o ambiente e a situação que está sendo investigada via de regra.

Os procedimentos bibliográfico e documental adotados na pesquisa possibilitaram o processo de leituras, resumos, separação de dados para realização do desenvolvimento deste estudo, com apoio de artigos, livros, revistas, dissertações e teses.

Em relação ao levantamento bibliográfico, a ênfase do referencial teórico aborda os seguintes temas: Mobilidade Urbana, redes, cibercidades e tecnologia.

O estudo de caso, na visão de Yin (2001) é:

“uma inquirição empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos”. (YIN, 2001, p. 34)

O aplicativo de mobilidade urbana Uber foi o objeto de estudo definido na presente pesquisa, assim implicando na delimitação teórica do problema de pesquisa, alvos de toda a investigação. Os seguintes objetivos foram os elementos norteadores da construção da pesquisa:

- Realizar uma revisão de literatura sobre trabalhos feitos sobre a Uber;
- Elaborar um quadro de referência sobre a Teoria Ator-rede e os ecossistemas comunicacionais;
- Relacionar os conteúdos tecnologia, cidades e mobilidade urbana ao conceito de redes.

A pesquisa desenvolvida sobre a chegada do aplicativo Uber na cidade de Manaus buscou compreender como os serviços tecnológicos intermediados por aplicativos móveis interferem em sociedade analisando seus processos comunicacionais e as novas dinâmicas do ponto de vista da perspectiva ecossistêmica, com a metodologia de observação em redes e conexões.

Segundo Cardoso, Nogueira e Martins (2017) o estudo dos ecossistemas comunicacionais apresentam elementos complexos, além de novas formas de comunicação onde as tecnologias de informação possuem influências sobre a sociedade para sua

modificação e os sistemas sociais continuam em evolução. A visão ecológica dos sistemas de redes, comunicacionais e sociedades complexas estão interligadas de forma dinâmica.

Os ecossistemas comunicacionais é o campo de estudos que focaliza a diversidade e simultaneamente a unidade de fenômenos interconectados e interdependentes que envolvem as práticas comunicativas, instituindo processos em rede que tencionam as fronteiras disciplinares da investigação científica frente à complexidade do objeto, exigindo pesquisas interdisciplinares e transdisciplinares. (FREITAS E PEREIRA, 2013, p. 149)

A Teoria Ator-Rede (TAR) se mostrou no estudo como uma possibilidade de realizar uma investigação diferente, que possibilitou a compreensão e identificação das diversas associações em redes que se estabelecem entre os elementos (actantes) presentes na pesquisa. Analisando os mediadores sem necessariamente serem somente os atores humanos, possibilitando incluir dispositivos e tecnologias como mediadores dos processos em sociedade. Compreendendo o papel que eles exercem, observando suas ações e não mais como objetos passivos ou intermediadores.

Além disso, para verificar as consequências da implementação da empresa Uber, optou-se por analisar matérias jornalísticas com o objetivo de descrever os principais desdobramentos e interações em redes do dispositivo tecnológico na cidade de Manaus utilizando o método de coleta de informação em três portais jornalísticos *online* de notícia da Cidade de Manaus: Em Tempo, D24am e Jornal A Crítica. As 30 matérias analisadas foram do ano de 2017, levando em conta que nesse período os 3 portais escolhidos publicaram o total de 92 matérias sobre a Uber.

O tratamento dos dados foi realizado por meio do método de Análise de Conteúdo, conforme Franco (2008, p. 19), é “um procedimento de pesquisa que se situa em um delineamento mais amplo da teoria da comunicação e tem como ponto de partida a mensagem”.

Considerado como um conjunto de técnicas de análises de comunicação, o qual utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição de conteúdo das mensagens, com o intuito de produzir inferências ao estudo.

Segundo Carlomagno e Rocha (2016) a metodologia da análise de conteúdo foi criada especialmente para sintetizar e compreender o conteúdo dos argumentos utilizados por jornais e propagandas, e, somente após isso, passou a ter aplicação em estudos acadêmicos de comunicação política.

Esta metodologia tem sido especialmente relevante para pesquisadores na área da comunicação social, jornalismo, marketing, mídias sociais e correlatas, embora não apenas. Em fato, a análise de conteúdo pode ser realizada sobre qualquer

tipo de ato enunciativo (mensagem), por qualquer meio. (CARLOMAGNO E ROCHA, 2016, p. 174)

Segundo Bardin (2006), o processo de análise de conteúdo para auferir significação aos dados coletados se dividem em três fases: 1) pré-análise, 2) exploração do material e 3) tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

Na pré-análise foram organizados os materiais escolhidos com o objetivo de torná-los operacionais, sistematizando as ideias iniciais e gerando categorias.

Tratando-se da organização propriamente dita por meio das quatro etapas:

(a) leitura flutuante das 30 matérias escolhidas, o que possibilitou o contato direto com os documentos da coleta de dados, momento em que se iniciou o contato com os textos;

(b) escolha das mensagens, o que consistiu na demarcação do que seria analisado para as categorizações;

(c) formulação de hipóteses e dos objetivos;

(d) referenciação dos índices e elaboração de indicadores, que envolveu a determinação de indicadores por meio de recortes de texto nos documentos de análise.

A segunda fase constituiu-se na etapa de exploração do material com a definição de categorias, a identificação das unidades de registro e das unidades de contexto nos documentos, onde o material foi explorado, possibilitando a riqueza de interpretações e inferências. Levando a etapa de descrição analítica, a qual o *corpus* foi submetido a um estudo aprofundado, orientado pelos referenciais teóricos. Dessa forma, a codificação, a classificação e a categorização foram básicas nesta fase.

Na terceira fase foi realizado o tratamento dos resultados, inferências e interpretações. Esta etapa ocorreu à condensação e o destaque das informações para as análises, culminando nas interpretações e inferenciais, de maneira reflexiva e crítica.

A coleta das matérias escolhidas foi feita através do campo de pesquisa disponível nos portais *online*, buscando o termo “Uber” e localizando as matérias publicadas no período do ano de 2017.

A partir dos resultados da pesquisa, por se tratar de um objeto complexo optou-se por observar, mapear e ilustrar as redes de conexões estabelecidas pela tecnologia Uber na cidade de Manaus.

4.2 Análise e Resultados

As matérias jornalísticas passaram pelo processo de categorização, o qual segundo Franco (2008) é uma operação onde se realiza a classificação de elementos que constituem um conjunto, em seguida um reagrupamento é feito baseado em analogias, a partir de critérios definidos pelo pesquisador.

Destaca-se que não existem “regras” tanto para a nomeação das categorias, quanto para a determinação do número de categorias, essas questões ficam contingentes a quantidade do *corpus* de dados coletados e a percepção gerada a partir do quadro teórico. Podendo assumir um critério de categorização sintático, com apoio de verbos ou adjetivos, ou um critério léxico, onde as palavras são classificadas segundo seus sentidos, com emparelhamento dos sinônimos e dos significados próximos.

As categorias da presente pesquisa assumiram um caráter léxico, onde se buscou através de sinônimos e sentidos próximos estabelecer indicadores que melhor apoiassem a construção das análises e respostas para o estudo.

4.2.1 Categorias

No processo de amostragem em 2018, foram analisadas 10 matérias dos portais jornalísticos da cidade de Manaus e inicialmente surgiu o total de seis categorias. Essa categorização foi feita para fins de qualificação, assim verificando o potencial analítico do material.

Posteriormente com o avanço da pesquisa e a profundidade das análises, em 2019, a categoria “Regulamentação” pôde ser gerada, tendo em vista o número suficiente de exemplos no corpus analisado. Compondo o total de sete categorias:

Categorias
Alternativa
Economia
Inclusão
Manifestações
Regulamentação
Segurança
Tecnológico

Quadro 3: Categorização da análise de conteúdo.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

Categoria 1: Alternativa

Categoria “Alternativa” remete a chegada de uma opção além das existentes no cenário da mobilidade urbana, nos chamados modais de transporte urbano, que estão presentes nas ruas e são oferecidos aos usuários, os quais são: o ônibus, o carro próprio, os táxis, as vans conhecidas como “executivos”, os mototáxis e as bicicletas.

Em uma das primeiras matérias publicadas nos jornais sobre a chegada do aplicativo Uber, o jornal Em Tempo publicou a matéria “*Uber começa a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira*”, com a seguinte descrição:

A partir de quarta-feira (12 de abril), às 14h, a Uber começa a operar em Manaus. De acordo com executivos da empresa, a Uber pretende “ser parte da cidade, oferecendo à população uma alternativa acessível, moderna e eficiente, para que os manauaras vivam ainda mais a cidade”. **(Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1)**

A partir da frase “*Uber pretende ser parte da cidade, oferecendo à população uma alternativa acessível, moderna e eficiente, para que os manauaras vivam ainda mais a cidade*”, esse conceito de alternativa proposto na categoria, abrange não somente uma opção a mais disponível entre os modais, mas abrange uma opção que oferece uma experiência diferente ao usuário, a qual é a proposta dessas empresas tecnológicas, visando proporcionar mais qualidade e conforto que os transportes mais tradicionais, ao conectar um motorista parceiro da empresa com um usuário que solicite uma carona.

“Nós estamos muito felizes de anunciar o início das operações da Uber em Manaus, vamos fazer o possível pra deixar a cidade mais conectada e prestar mais um serviço de qualidade aos manauaras”, destacou o diretor da Uber Norte, Henrique Weaver. **(Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1)**

O fator qualidade, mobilidade e rapidez se apresentam nas matérias como um diferencial que o serviço tecnológico pode oferecer aos seus usuários, como uma opção para o usuário que não quer optar pelo transporte coletivo, como os ônibus e vans, encontrando no serviço tecnológico um meio de ter um transporte mais barato que o táxi, com o mesmo conforto e rapidez de chegar ao seu destino em um tempo desejado, como se possuísse um transporte próprio, criando uma categoria de escolha entre o ônibus e o táxi em relação aos valores, claro, para pessoas que possuam dispositivos tecnológicos e internet.

A utilização do táxi como principal meio de transporte também ficará no passado, na avaliação da publicitária Jecqueline Costa, 28. Ela relatou que teve

vários problemas com alguns taxistas da cidade, como na questão de troco e até caminhos mais distantes durante o trajeto. **(Em Tempo - 13/04/17 - Anexo 2)**

Outras formas de pagamento, como cartão de crédito, também é uma alternativa que o serviço tecnológico pode oferecer, para os usuários que assim preferirem.

Categoria 2: Economia

Essa categoria surgiu durante as análises indicando as interferências causadas pelo serviço tecnológico no setor econômico da sociedade manauara.

A empresa de transporte privado urbano, a Uber, passou a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira (12). Após a ativação, a reportagem do Portal A Crítica fez o download do aplicativo da Uber em dois celulares que utilizam sistema Android – também pode ser iOS – e fez três corridas pela cidade de Manaus para testar o aplicativo. O preço total custou menos de R\$ 50. **(Jornal Acrítica 12/04/17 - Anexo 8)**

Economia ao adentrar uma opção mais barata ao usuário, onde a passagem de ônibus custa R\$ 3,80 e algumas corridas podem custar valores próximos como R\$ 5,00.

De acordo com o motorista do Uber, Fabrício Batista, 24, a expectativa é de que haja uma excelente aceitação do serviço em Manaus. “Somente na primeira hora de funcionamento do serviço, realizei duas corridas. Os passageiros se mostraram bem favoráveis a novidade até mesmo por conta do preço. A corrida do Uber chega a ser 42% mais barata que a do táxi”, explicou. **(EM TEMPO – 13/04/2017 – Anexo 17)**

O usuário e o motorista são dois pontos que se ligam através da plataforma, dois fatores de maneira física que fazem o aplicativo se manter, pois sem a existência dos usuários e dos motoristas parceiros prestando os serviços de carona a tecnologia por si só não seria capaz de acontecer na dimensão física.

Porém a atividade de ser um motorista uber tem se tornado praticamente e até considerada como uma profissão nas cidades, adentrando esse efeito na categoria por se tratar de uma fonte de renda, interferindo na sociedade, em uma realidade onde o desemprego se faz presente e os aplicativos de mobilidade tomam força com a proposta de lucrar com o próprio carro como foi exposto na matéria publicada pelo Jornal Em Tempo com a chamada: “*Plataforma de transporte Uber pode render até R\$ 1.750 por semana em Manaus*”.

O instrutor de paraquedismo, que pediu para não ser identificado, encontrou na plataforma uma alternativa para driblar a crise. Ele atua como motorista do Uber há quatro meses e que fatura por mês R\$ 4 mil com 37 viagens mensais e uma meta pessoal por dia de R\$ 250. (**Jornal Acrítica - 31/10/2017 – Anexo 17**)

Categoria 3: Inclusão

Acessibilidade e o baixo custo são fatores que possibilitam ao usuário que antes não podia utilizar o serviço de táxis pelo alto custo, mas ao mesmo tempo não encontravam no transporte público a saída para melhor se locomover. Proporcionando ao usuário que escolheu a tecnologia certa inclusão dentro do cenário da mobilidade urbana.

Mesmo sendo um serviço que somente pode ser utilizado por pessoas que possuam um dispositivo móvel e internet, possibilita o surgimento de um novo tipo de usuário, que não possui carro próprio ou condições de se transportar com muita frequência de táxi.

A assistente de marketing Soraia Moraes, 30, utiliza o táxi, ao menos, três vezes por semana e vê no Uber uma maneira de economizar. "Gasto muito com táxi, então, a chegada do Uber, com certeza vai facilitar a minha vida. Vou poupar mais, pois os meus trajetos geralmente chegam a R\$70. Na minha primeira corrida não cheguei a desembolsar nem R\$30", enfatizou, ao ressaltar que a economia neste caso chegou a quase 57%. (**Em Tempo - 13/04/17 - Anexo 2**)

Categoria 4: Manifestações

Inicialmente as manifestações, protestos por parte de taxistas, mototaxistas, motoristas uber e população se deram de maneira bem intensa na cidade de Manaus, os taxistas e mototáxis alegavam a inexistência de uma legislação que apoiasse o funcionamento dos serviços de aplicativos.

O presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos e Taxistas de Manaus (Sindact-AM), Luiz Augusto Aguiar, lamentou ascensão do Uber em Manaus e reforçou que a categoria continua a se posicionar contra um serviço que os próprios taxistas classificam como ilegal. O sindicalista ressaltou que para todos os efeitos, enquanto não for aprovada a regulamentação municipal do serviço, vai continuar sendo clandestino.

“O Uber já é uma realidade, mas continua sendo um transporte irregular de acordo com as leis municipais, mas nós não temos mais o que fazer, esperamos que a SMTU tome providência e prenda quem atuar na irregularidade. Eles vão ter que pagar o que pagamos de impostos”, declarou Luiz Augusto. (**Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1**)

Os profissionais de modais de transporte tradicionais se sentiram ameaçados e muitos até revoltados, preocupados com os prejuízos que poderiam ter ao adentrar um

modelo que estava isento de impostos e com uma estrutura viabilizada pela tecnologia, ou seja, a estrutura de uma *startup* é diferente de uma associação de taxistas, nas associações foram comprados carros e uma infinidade de custos que são abatidos nas corridas, tornando as corridas mais caras.

Em um novo ato contra os aplicativos Uber e YetGo, em Manaus, taxistas e mototaxistas bloquearam um trecho da avenida Torquato Tapajós, na saída da estrada do aeroporto Eduardo Gomes, causando um grande congestionamento que atingiu as avenidas Constatino Nery, Djalma Batista, Mario Ypiranga Monteiro (Recife) e Pedro Teixeira.

(...) Os manifestantes reivindicam maior fiscalização do sistema de transporte urbano. As categorias querem o fim dos meios alternativos de mobilidade como o Uber e YetGo. Segundo eles, a concorrência com os aplicativos dificulta o trabalho do sistema que existia anteriormente e é regulamentado. **(Em Tempo - 19/06/17 - Anexo 3)**

Com a ausência de regulamentações, inicialmente o poder público se posicionou em buscas de saídas para resolver as manifestações e entender se aquele tipo de serviço seria favorável ou não para o usuário e para a cidade. Motoristas uber e usuários de aplicativo também fizeram parte das movimentações e protestos na cidade, pedindo o funcionamento do serviço em Manaus.

Com os veículos pintados, os motoristas do Uber pediram nos carros de som que a PL não seja aprovada. Em abril o texto passou pela Câmara dos Deputados, o texto da lei quer determinar uma série de exigências aos aplicativos. O PL está marcado para ser votado amanhã (31), no Senado. “Os motoristas parceiros têm liberdade e autonomia para protestar contra o PLC 28/2017 que será votado nesta semana no Senado. O Projeto de Lei criará uma burocracia tão grande que impedirá que os 500 mil motoristas parceiros da Uber, em todo o Brasil, gerem renda para suas famílias. Entendemos que a manifestação é um direito de todos e, como autônomos, todos os motoristas têm o direito de se expressar, desde que com responsabilidade e dentro do que permitam as leis”, disse em comunicado o Uber. **(D24AM – 30/10/17 – Anexo 11)**

“Por sermos universitário, é muito mais fácil levarmos esses tipos de informação para o nosso ambiente. Queremos mostrar para a população que além de sermos formadores de opiniões, podemos contribuir para a qualidade dos serviços prestado na cidade. Esses aplicativos de carona compartilhada, geram inúmeros boatos, que precisam ser esclarecidos. E é praticamente isso que iremos fazer nas universidades. Mostrar os benefícios que o Uber irá trazer para Manaus. O mercado tem espaço para todos, basta as pessoas quererem se adaptar a ele”, ressaltou. Júlio informou que ao fim do movimento que irá colher as assinaturas para a implantação do aplicativo, o grupo de universitários irá até a Câmara Municipal de Manaus (CMM), protocolar o documento para que seja avaliada de forma correta a possibilidade de colocar em circulação os veículos que estão associados ao aplicativo. **(Em tempo - 10 de abril de 2017 – Anexo 21)**

Somente em abril de 2018 os aplicativos foram regulamentados pelo Senado Federal, porém ainda existe certa tensão devido à concorrência de prestação de serviço.

Categoria 5: Segurança

A definição segurança surgiu devido às matérias terem demonstrado preocupação das pessoas com a segurança em usar o aplicativo e a constante afirmação pela empresa nas matérias com a segurança que o serviço possui em cadastrar e monitorar todos os percursos das caronas.

Sobre a segurança, uma das preocupações de quem procura transporte em Manaus, Weaver deixou claro que a Uber trabalha antes, durante e depois da viagem pensando nesse aspecto. "Antes da viagem a gente faz a checagem de segurança e antecedentes do motorista. Durante a viagem nós monitoramos todo o trajeto, não existem viagens anônimas na Uber. E depois da viagem nós temos o sistema de avaliações mútuas, onde o usuário avalia o motorista e o motorista avalia o usuário", concluiu o diretor. **(Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1)**

A Uber destaca que todas as camadas de tecnologia da empresa, que aumentam a segurança na plataforma, continuam presentes antes, durante e depois de cada viagem, inclusive o acompanhamento por GPS, a possibilidade de compartilhar as informações da viagem com familiares e amigos e o sistema de avaliação de motoristas parceiros e usuários. **(D24AM - 24/07/17 - Anexo 1)**

Casos de violência e crimes sociais aparecem como uma preocupação tanto dos usuários como de motoristas do aplicativo, sendo um fator de grande preocupação com criminosos que se aproveitam de algumas oportunidades que a tecnologia oferece em relação a anonimato, a ter acesso a locais com mais facilidade, como o caso do roubo de casas engando pessoas com o aplicativo de vendas OLX.

Um motorista do aplicativo de transporte Uber foi sequestrado na noite dessa terça-feira (17), em Manaus, e ficou 3 horas em poder dos assaltantes. A vítima foi amarrada e colocada no porta-malas do próprio carro e o bando, capturado pela Polícia Civil, fazia falsos anúncios na OLX para roubar casas. **(Jornal Acrítica - 17/01/18 - Anexo 10)**

O trânsito ficou congestionado nas proximidades devido à interdição da perícia. Diversas linhas de investigação estão sendo tomadas. "Há muitas suposições. Uma delas é que o crime possa ter sido passional e a outra, é que tenha relação com acerto de contas, pois, os suspeitos não chegaram a roubar a vítima que estava com R\$ 761 na bolsa, além de cartões e celulares, finalizou o PM. 'Ela caiu morta no meu colo', diz motorista da Uber sobre passageira executada em

Manaus mulher foi surpreendida por dois suspeitos em uma motocicleta na tarde desta quarta (20), e baleada com 3 tiros. **(Jornal Em Tempo - 20 de dezembro de 2017 – Anexo 28)**

Com as tecnologias presentes em sociedade e crimes ligados a esses meios, as leis e investigações hoje em dia também se voltam aos crimes virtuais, em um processo de virtualização para atender a essas necessidades da sociedade.

Categoria 6: Tecnológico

Moderno e modernização foram denominações que surgiram nas matérias, remetendo a virtualização na prestação do serviço de transporte. Em entrevista para o Jornal D24AM, o atual superintendente Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), Marcel Alexandre defendeu o aplicativo Uber como uma opção para os usuários mais ligados as tecnologias:

O superintendente concluiu afirmando que um dos principais desafios da sua gestão na SMTU, além da implantação do BRT, será na discussão entre os taxistas e pessoas que usam Uber. Para ele, as pessoas vêm se modernizando e querem modernizar no transporte, porém, ele afirma que a cidade não pode esquecer dos taxistas. **(Jornal D24AM 08/06/17 - Anexo 4)**

Tecnológico também se demonstrou nas matérias como sinônimo de dificuldade, quando a tecnologia apresentou as suas limitações como falhas em locais mais afastadas da cidade, a falta de conexão e inacessibilidade no aplicativo.

Como na reportagem produzida pelo Jornal Acrítica com o título “Testamos o uber: preço baixo, serviço rápido, mas no aeroporto app falhou”, onde o repórter no dia da chegada do aplicativo resolveu testar como funcionava e teve problemas em áreas mais distantes da parte central da cidade como o aeroporto:

Estou aqui a 20 min no aeroporto Eduardo Gomes tentando voltar para o jornal utilizando a plataforma Uber, só que quando eu vou digitar para onde o que parece é essa mensagem aqui "infelizmente, a Uber não está disponível na sua área no momento". **(Jornal Acrítica - 12/04/2017 - Anexo 1)**

Tecnológico também é um efeito de influência para os serviços mais tradicionais de mobilidade, onde algumas cooperativas de táxi começaram a desenvolver aplicativos para seus usuários, buscando inovações para lidar com a concorrência e virtualizando parte dos seus processos.

Bessa ainda comenta que as cooperativas de táxis da cidade de Manaus estão criando novas medidas para oferecer ao cliente um preço parecido de aplicativos como Uber, 99POP e YetGO. “Algumas cooperativas estão proporcionando aos clientes, no aplicativo de cada empresa, os preços mais baratos, parecidos como os aplicativos mais tradicionais da cidade. O serviço do taxista é melhor”, defendeu o político. **(Jornal Acrítica - 17/11/2017 – Anexo 18)**

Categoria 7: Regulamentação

Um dos principais demonstrativos da força e penetração da tecnologia Uber em sociedade foi à reformulação de uma lei visando incluir o serviço via aplicativos no cenário urbano. Porém isso foi marcado por um longo processo a nível nacional, de criação de projetos de lei, depois anulação dos projetos e diversas tentativas de alinhar ou eliminar o serviço das ruas.

Está marcada para as 14h desta terça-feira (24) a reunião da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) do Senado que vai discutir o projeto de lei que regulamenta o uso dos aplicativos de transporte. O objetivo dos senadores é buscar um mínimo de consenso para que a matéria seja aprovada pelo colegiado e continue tramitando nas comissões temáticas. Caso contrário, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (PMDB-CE), já avisou que lerá em plenário o requerimento de urgência, apresentado por diversos senadores, para que o projeto seja votado de forma mais rápida. **(Jornal D24AM –22/10/2017 – Anexo 13)**

Elas retiram a obrigatoriedade do uso de placas vermelhas e a exigência de que o condutor seja proprietário do veículo. Também foi aprovada emenda que atribui ao município apenas a competência para fiscalizar o serviço dos aplicativos, retirando das prefeituras o papel de autorizar o exercício da atividade. Esse é o ponto principal do PLC, para o qual empresas como o Uber são prestadoras de serviço público, dependentes de regulamentação, e que os motoristas precisariam de permissão para trabalhar. O PLC aprovado ainda prevê que os motoristas devem ter Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, entre outras exigências. **(Jornal D24AM - 04/11/2017 – Anexo 14)**

O poder público buscou mecanismos de viabilizar a contribuição fiscal por parte da empresa tecnológica Uber, inicialmente antes da regulamentação através de negociações, como exposto na matéria “Prefeitura quer ‘contribuição’ da Uber para desenvolvimento de Manaus, diz Artur” do Jornal Acrítico com fala do prefeito da cidade:

Na postagem, Artur também diz que negociações entre Prefeitura e a Uber estão em andamento. “A Prefeitura também negocia com a Uber para que este serviço, a exemplo de outras cidades no mundo, deixe também sua contribuição para o desenvolvimento de Manaus”, diz trecho da publicação. **(Jornal Acrítica - 23/12/2017 – Anexo 20)**

4.3 Sistemas estabelecidos pela tecnologia Uber na Sociedade Manauara

A Teoria dos Sistemas Sociais de Luhmann (1998) tem como base a redução da complexidade por meio da diferença dos sistemas com relação ao entorno. No processo de redução da complexidade, as organizações como sistemas também constroem sua própria complexidade. Considerando a sociedade um sistema auto-referente e autopoietico que se compõe de comunicações.

Curvello e Skroferneker (2009) relatam que o pensamento sistêmico tradicional tratava os sistemas como unidades estruturadas, porém abertas e permeáveis a influências externas e foi a partir dos estudos desenvolvidos por Maturana e Varela (1997), que se incorporou a visão de que os sistemas seriam operacionalmente fechados, em um processo circular de autoconstrução, capaz de construir identidade, reduzir complexidade e permitir a diferenciação do ambiente.

As organizações, portanto, como sistemas que são, intervêm entre a extrema complexidade do mundo e a limitada capacidade do homem em trabalhar a complexidade. Mas também constroem sua própria complexidade a partir do fechamento operacional em relação ao ambiente, quando produzem seus próprios elementos. Esse processo de acoplamento e de fechamento opera uma distinção entre o que é sistema e o que é entorno. (Curvello e Skroferneker, 2009, p.12)

Cardoso, Nogueira e Martins (2017) defendem que a compreensão dos sistemas e de redes é importante para a formação do conceito dos ecossistemas comunicacionais, onde a rede se interliga a comunicação e englobando os sistemas, tornando o fenômeno comunicacional complexo e dessa forma a comunicação se apresenta de uma perspectiva participativa, com a interação de todos os envolvidos, possibilitando um processo que reconhece a importância de cada indivíduo do grupo.

A visão ecossistêmica abre a possibilidade de desvendar os ecossistemas camuflados, pois a cidade se mostra muitas vezes como uma única materialidade sistematiza, encobrindo muitas vezes fenômenos e características próprias, que podem contribuir em maiores estratégias, métodos e ponderações sobre o contexto como um todo.

Durante a pesquisa e o processo de análises de conteúdo surgiram cenários presentes na cidade que se ligam ao aplicativo Uber.

Cenários e estruturas da sociedade que se apresentam como elementos fundamentais para compreensão dos desdobramentos comunicacionais do aplicativo na sociedade Manauara.

Esses sistemas envolvidos compõe o ecossistema em torno da Uber na cidade.

A visão ecossistêmica permitiu desenvolver a ilustração abaixo:

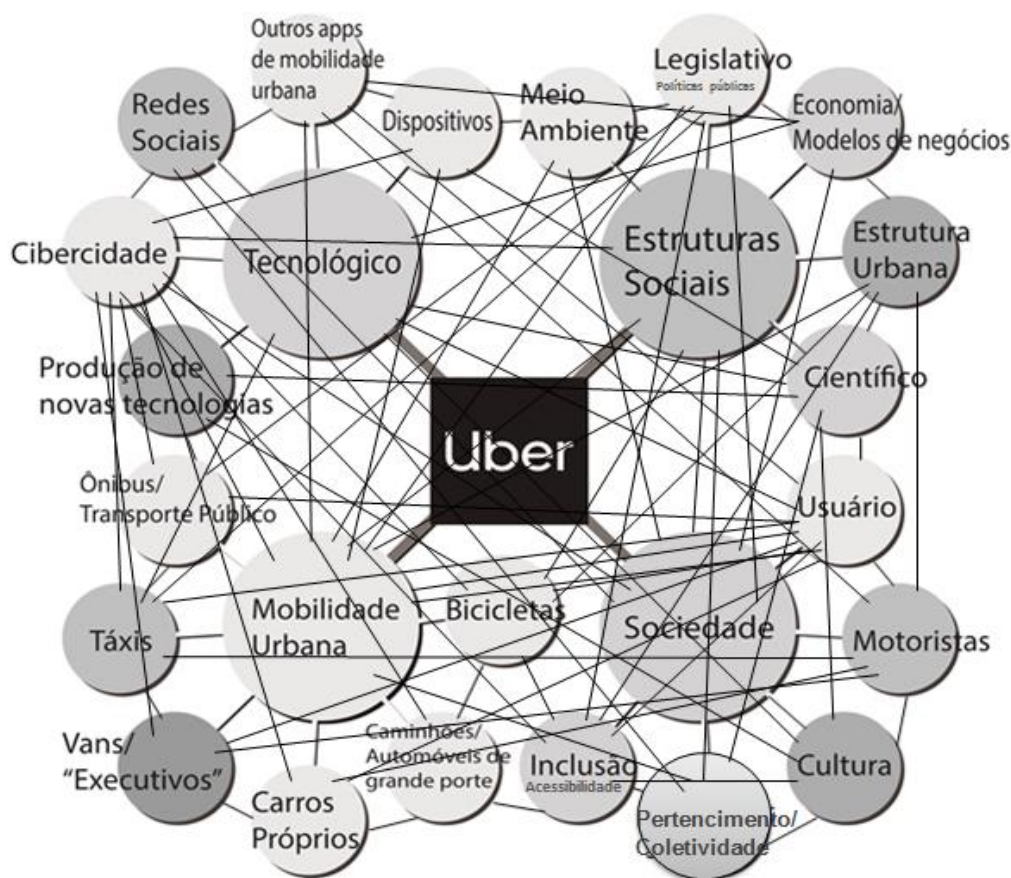


Figura 2: Rede Ecológica.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

Tecnológico

O cenário da tecnologia se refere às estruturas tecnológicas presentes na cidade, desde estruturas urbanas que comportam a tecnologia virtual sendo aplicadas nas ruas para assumirem novas funções e com a presença dos serviços tecnológicos de mobilidade gerando densidade e fluxos virtuais dentro do espaço urbano, condições essa da criação das cibercidades.

Quando a Uber adentrou na cidade outros aplicativos concorrentes surgiram juntos e até mesmo criações de aplicativos locais de aplicativos de mobilidade, incentivando o progresso da criação, programação e tecnológica da cidade. As influências até mesmo de forma abstrata e subjetiva da ideia de tecnologia, como fonte de incentivo para o aparecimento de novos dispositivos ou aparatos, adentrando como fatores de efeitos da chegada dessa nova tecnologia na cidade.

Cenário Tecnológico da Cidade de Manaus
Dispositivos móveis: tornando-se um mecanismo de mobilidade urbana.
Outros apps de mobilidade urbana: surgindo, chegando a cidade, concorrências e criações locais.
Redes sociais digitais, mídias digitais e grupos no whatsapp propagadores de informações e fatos sobre o aplicativo.
Cibercidade: possibilitando e incentivando a construção da estrutura tecnológica social.
Produção de novas tecnologias: incentivo a produção tecnológica local.

Quadro 4: Categorização dos cenários que a tecnologia Uber adentra na cidade.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

Mobilidade Urbana

Os diversos atores que surgiram no cenário da mobilidade urbana foram os modais de transporte presentes nas ruas, não somente os de transporte público, os de carga também adentraram. Formando o ecossistema do ambiente físico que o aplicativo adentra.

Cenário da Mobilidade Urbana
Ônibus/Transporte Público
Táxis
Vans/Executivos
Carros próprios
Caminhões/Automóveis de grande porte
Bicicletas
Motos
Mototáxis

Quadro 5: Categorização dos cenários que a tecnologia Uber adentra na cidade.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

Estruturas Sociais

Estruturas sociais estão ligadas as questões de gestão pública, como cenários presentes em sociedade que influenciam nossa subsistência como a economia, o meio ambiente, estruturas urbanas e o legislativo.

Estruturas Sociais
Meio Ambiente: menos carros nas ruas, menos poluentes para as cidades. Quantidade de carros nas ruas, influência.
Legislativo: necessidade de uma regulamentação, interferindo em leis.
Economia/Modelos de Negócios: novo serviço, emprego, menos gastos para o usuário com o transporte.

Estrutura Urbana: compartilhamento de carros possibilitando a presença de menos veículos nas ruas.
Científico: produções científicas voltadas as problemática em volta do aplicativo.
Segurança pública.

Quadro 6: Categorização dos cenários que a tecnologia Uber adentra na cidade.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019)

Sociedade

Sociedade se refere à população, pessoas em geral nas relações de pertencimento.

Sociedade
Usuário: agente de manutenção/principal ator para implementação da tecnologia uber.
Motoristas: agente de manutenção/principal ator para implementação da tecnologia uber.
Cultura: mudanças de hábitos e relação com o transporte.
Pertencimento: Coletividade
Inclusão: possibilidade de classes a utilização de um transporte que julga de qualidade e mais em conta.

Quadro 7: Categorização dos cenários que a tecnologia Uber adentra na cidade.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

4.4 Os rastros encontrados para criação da rede TAR

Durante a decodificação das 30 matérias e coleta de informação para a análise de conteúdo dos portais jornalísticos foram separados os principais actantes (humanos e não humanos) presentes nas matérias para a construção de uma rede TAR.

Segundo Bruno (2012) esse trabalho de descrever uma rede implica em seguir os rastros das ações e essa rastreabilidade das ações dos inúmeros atores nas redes torna extremamente mais simples a tarefa de se retrair a tessitura mesma dos coletivos sociotécnicos.

A TAR segue as coisas através das redes em que elas se transportam e descreve seus enredos pode ser possível através de seus rastros, pois quando há ação, há rastro.

A rede defende Bruno (2012), se define por essas conexões, seus pontos de convergência e bifurcação. A natureza coletiva e distribuída da ação permite compreender melhor o caráter da própria rede, em sua série de disputas, negociações, controvérsias que redefinem continuamente os atores, suas ações, associações. A ação jamais é individual ou local.

Identificou-se a partir da teoria os atores: usuários dos aplicativos, motoristas parceiros, taxistas, sindicatos/associações, outros aplicativos concorrentes, mototaxistas, prefeitura de Manaus, SMTU – Superintendência Municipal de Transportes Urbanos), Secretaria de Segurança Pública do Estado, Câmara dos Deputados, Senado, Comissão de Ciência e Tecnologia (CCT) Universitários/Estudantes e CMM (Câmara Municipal de Manaus).

A rede TAR foi separada por cores, para diferenciar os actantes mediadores e os intermediários, que segundo Praude (2016) o actante é tudo aquilo que gera movimento, ações, produções e diferenças, seja ele humano ou não-humano. O actante é o mediador, é aquele que transforma, traduz, distorce e modifica o significado que ele transporta.

O actante intermediário são aqueles que não produzem modificações na mensagem. Durante o processo de identificação notou-se que os mediadores, foram considerados os actantes mais ativo, participantes no processo de implementação do serviço uber na cidade, que mais apareceram nas matérias e os intermediários considerados somente dois: Os estudantes e outros aplicativos de mobilidade urbana, devido terem aparecido pouco nas matérias, interferindo pouco no processo de implementação da tecnologia, em principal os outros aplicativos, os quais alguns permaneceram por um curto período de tempo na cidade e outros pouco se posicionaram perante a imprensa.

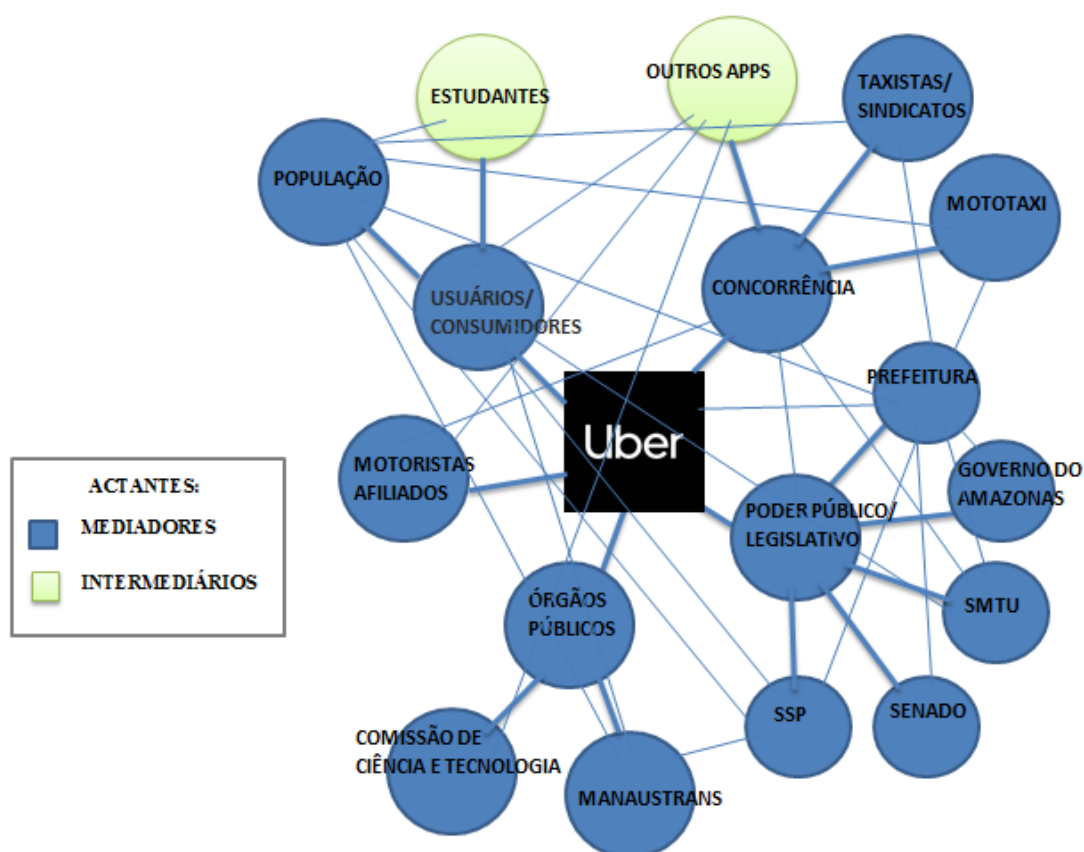


Figura 3: Rede Tar.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019).

Associações que são veículos portadores das mediações, com capacidade de produzir mudanças nos actantes que se conectam, promovendo trocas de sinais, códigos ou mensagens entre si, que se regulam e que se afetam mutuamente.

As associações foram consideradas na rede as seguintes: Usuários Uber, Motoristas Afiliados, Órgãos Públicos, Poder público e Concorrência.

Actantes (Mediadores e intermediários)	Rastros
Usuários dos aplicativos Motoristas parceiros	Com o <u>aplicativo</u> , o <u>usuário</u> pode, com um toque na tela de seu celular, conseguir em poucos minutos um <u>motorista parceiro</u> para ir ao cinema, ao shopping, aproveitar um fim de tarde na Praia da Ponta Negra ou sair com os amigos para entorno do Teatro Amazonas. (Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1)
Taxistas Sindicatos/Associações	O presidente do <u>Sindicato dos Condutores Autônomos e Taxistas de Manaus</u> (Sindact-AM), Luiz Augusto Aguiar, lamentou ascensão do Uber em Manaus e reforçou que a categoria continua a se posicionar contra um serviço que os próprios taxistas classificam como ilegal. (Em Tempo - 11/04/17 - Anexo 1)
Outros aplicativos concorrentes Mototaxistas	Em um novo ato contra os aplicativos Uber e YetGo, em Manaus, taxistas e mototaxistas bloquearam um trecho da avenida Torquato Tapajós, na saída da estrada do aeroporto Eduardo Gomes, causando um grande congestionamento que atingiu as avenidas Constatino Nery, Djalma Batista, Mario Ypiranga Monteiro (Recife) e Pedro Teixeira. (Em Tempo - 19/06/17 - Anexo 3)
Prefeitura de Manaus	A <u>Prefeitura de Manaus</u> emitiu nota na tarde desta segunda-feira (19), lamentando o que chamou de "maneira desordeira com que os permissionários dos serviços de táxi e mototaxi agiram". (Em Tempo - 19/06/17 - Anexo 3)
SMTU (Superintendência Municipal de Transportes Urbanos)	O superintendente concluiu afirmando que um dos principais desafios da sua gestão na <u>SMTU</u> , além da implantação do BRT, será na discussão entre os taxistas e pessoas que usam Uber. (Jornal D24AM 08/06/17 - Anexo 4)
Secretaria de Segurança Pública do Estado	O Uber informou ao D24AM que o ato não está sendo organizado pela empresa. No entanto, quando soube que o protesto iria acontecer, a empresa afirmou que avisou a <u>Secretaria de Segurança Pública do Estado</u> . (D24AM - 30/10/17 - Anexo 11)
Câmara dos Deputados Senado	Com os veículos pintados, os motoristas do Uber pediram nos carros de som que a PL não seja aprovada. Em abril o texto passou pela <u>Câmara dos Deputados</u> , o texto da lei quer determinar uma série de exigências aos aplicativos. O PL está marcado para ser votado amanhã (31), no <u>Senado</u> . (D24AM - 30/10/17 - Anexo 11)

Comissão de Ciência e Tecnologia (CCT)	No Senado, a proposta foi modificada na Comissão de Ciência e Tecnologia (CCT). Um substitutivo ao texto da Câmara, apresentado pelo senador Pedro Chaves (PSC-MS), feito com base no texto original e em mais duas propostas que tramitavam na Casa, é mais favorável aos motoristas de aplicativos. (D24AM – 31/10/2017 – Anexo 12)
Universitários/Estudantes	Após as diversas polêmicas envolvendo a implantação sistema de transporte de passageiros em carros particulares, universitários decidiram formar um grupo para recolher assinaturas em faculdades públicas e privadas de Manaus, afim de garantir a viabilidade do serviço alternativo na cidade e reforçar as ações junto aos poderes públicos, para que o aplicativo Uber comece a vigorar na capital. (Em tempo – 10/04/2017 – Anexo 21)
CMM (Câmara Municipal de Manaus)	A implantação do aplicativo Uber na capital amazonense e a operação da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), que resultou na apreensão de 14 veículos que estavam transportando passageiros por meio da ferramenta, repercutiu nesta segunda-feira (17) no plenário da Câmara Municipal de Manaus (CMM). (Em tempo – 18/04/2017 – Anexo 22)

Quadro 8: Categorização dos actantes presentes no processo de implementação da tecnologia Uber na cidade de Manaus.

Fonte: Elaborado pela autora, com base na pesquisa (2019)

Esse entendimento do cenário local da mobilidade urbana, em seus participantes, as prestações de serviços existentes e de gestão pública, nos leva a entendimentos de realidades e necessidades presentes na cidade.

Durante a construção da rede TAR alguns actantes que participam do processo de implementação do serviço uber foram incluídos mesmo não estando presentes nas matérias, como o órgão Manaustrans, responsável pelo sistema de transporte público urbano, que fazem parte do nincho da mobilidade urbana com a circulação dos ônibus pela cidade e o Governo do Amazonas que participam das atividades de gestão pública a nível estadual, além de serem os responsáveis pelo crescimento tecnológico dos demais municípios do Amazonas. Dois órgãos importantes e de atuação, necessários na constituição da rede de actantes que se conectam com as atividades e efeitos causados pelo aplicativo Uber.

Considerações

O estudo visou compreender como o aplicativo Uber voltada à mobilidade urbana possibilita novas dinâmicas em sociedade, possibilitando a percepção de uma dinâmica a nível global que está acontecendo a partir das melhorias dos sistemas operacionais e evolução dos hardwares contidos nos dispositivos móveis, que estão possibilitando recursos cada vez mais avançados em suas aplicações e serviços que são oferecidos aos usuários, fomentando o mercado das empresas tecnológicas, as quais apresentam propostas inovadoras a ponto de provocarem novas dinâmicas de mercado e esses novos modelos de negocio estão encontrando nos dispositivos de interatividade um meio de implementação de seus serviços.

Outra questão percebida durante a pesquisa é a conexão que a empresa Uber estabelece com seus usuários e motoristas parceiros, criando verdadeiros nós em uma rede global.

A qual atinge uma proporção que difere de tudo que foi feito até hoje pelos seus concorrentes e no mercado da tecnologia, abrindo portas para o surgimento de outros serviços mediados por tecnologia, como é o caso dos serviços via aplicativos já existentes hoje em sociedade de entregar de comidas, supermercados, farmácia e solicitação de serviço de limpeza (faxina), impactando assim não somente as dinâmicas do mercado existente na mobilidade urbana, como em vários outros setores.

Segundo a consultora Klaiman (2018), essas empresas tecnológicas estão ganhando cada vez mais força e grandes proporções no atual mercado por tornarem o usuário um produtor e isso acontece em rede:

a partir de agora todos nós viramos produtores, possibilitando que pudéssemos vender ou comprar alguma coisa um do outro, quando isso acontece cria-se uma legião de produtores nunca antes vista, então quando se cria uma legião de produtores se tem uma oferta de produtos e serviços muito maior do que antes e quando a gente tem uma oferta de produtos e serviço maior, o que acontece é que o preço cai e quando o preço cai, se cria praticamente um mercado muito mais acessível e democrático para todo mundo e se tira o poder dos grandes monopólios. (KLAIMAN, 2018, 5:24)

A instauração dessas novas dinâmicas instituídas pela emergência das novas tecnologias de comunicação e das redes telemáticas reconfigurando os espaços urbanos em cibercidades, segundo Lemos (2004), as não devem ser interpretadas como a criação de uma nova cidade em detrimento das existentes e sim essas novas dinâmicas, dispositivos e redes telemáticas cada vez mais presentes nas práticas sociais das cidades.

Para o teórico (Lemos, 2004) espaço urbano não é suprimido pelo ciberespaço, mas ambos os espaços, virtual e físico, se encontram em uma dinâmica relação de trocas comunicacionais e de transporte através da ação à distância e da ação local, proporcionada pela infraestrutura tecnológica, potencializando as trocas entre seus cidadãos e a ocupação de espaços concretos da cidade real, ao invés de ser uma simples substituição.

Entretanto, o processo de virtualização e a densidade tecnológica que o contexto urbano apresenta nas cibercidades devem ser encarados com seriedade, defende Lemos (2013), pois podem apresentar contradições e efeitos colaterais.

A importância dos negócios e da inovação tecnológica nos projetos das cidades inteligentes pode levar à privatização do espaço público, à mecanização do cidadão em função da estrutura burocrática, ou à adoção de soluções automatizadas para o espaço urbano que atendam mais aos interesses de empresas do que da população. (LEMOS, 2013, p.49)

É preciso levar em conta que por se tratar de um serviço privado e digital, grande parte da população não possui acesso ao transporte tecnológico apresentado na pesquisa. A ênfase na tecnologia pode se tornar um fator de inibição das formas mais humanizadora e inteligentes de lidar com os problemas, afastando muitas vezes até das reais problemáticas de políticas sociais, como o caso da precariedade do sistema de transporte público.

O trabalho apresenta como reflexão para sociedade que são diversos e grandes os desafios nessa caminhada sociedade e tecnologia, porém o aparecimento das tecnologias digitais nos mais diversos contextos está acontecendo com grande velocidade, abrindo a reflexão do tipo de sociedade que nós queremos no futuro e tentar cada vez mais alinhar essas ferramentas para que venham atender as necessidades da sociedade de maneira geral.

A contribuição do presente estudo é a percepção de que a tecnologia estudada na pesquisa se trata de um produto, a qual faz parte de um mercado, que visa seus lucros como qualquer outro produto, desmistificando o que já foi apresentado no mercado da inovação como “soluções tecnológicas”, pois se trata de algo que não necessariamente criam uma cidade mais acessível apenas por oferecer preços mais baratos e uma conexão em redes digitais, pois é algo muito ausente em outras realidades socioeconômicas dentro do mesmo contexto urbano, por se tratar de um serviço mercadológico de uma empresa privada e não uma política pública.

Um desdobramento de estudo que pode ser realizado a partir da pesquisa se trata da relação de autonomia do trabalhador-motorista Uber e a falta de vínculo empregatício existente quando o motorista se afilia ao serviço como parceiro da empresa.

Demonstrando ser inicialmente uma atividade lucrativa ou de um ganho extra, porém as metas diárias explicitadas nas matérias podem mascarar a existência de certa exploração do próprio trabalhador para gerar lucros para a empresa.

Percebendo que assim como o processo de regulamentação dos aplicativos de mobilidade urbana exigiu um longo caminho de entendimento e implementação em lei, esse processo de vínculo empregatício e prestação do serviço tecnológico, aparenta ser algo que também vai exigir posicionamento por parte da classe dos trabalhadores, estudos e pesquisas.

O presente estudo que teve como objetivo principal compreender como o aplicativo Uber tem possibilitado novas dinâmicas sociais desde sua chegada em abril de 2017 à cidade de Manaus, alcançou esse resultado durante o processo de categorização a partir da análise de conteúdo, a qual possibilitou um material rico em descrições e visualização das interconexões, gerando a possibilidade da criação de ilustrações das redes e conexões estabelecidas.

A contribuição para área de concentração do programa foi à possibilidade de ilustrar, transformar a pesquisa em um resultado visual, comprovando essa rede ecossistêmica criada pela tecnologia Uber ao adentrar em sociedade, gerando um mapeamento dos sistemas, o que possibilita um trabalho de pesquisa que leva em consideração as individualidades de cada componente dessa rede.

Outra contribuição que a presente pesquisa possibilitou para o programa foi a conexão da perspectiva dos Ecossistemas Comunicacionais e da Teoria Ator-Rede, o que durante a pesquisa demonstrou o quanto elas se complementaram e enriqueceram em um maior aprofundamento dos resultados.

Enquanto a perspectiva dos ecossistemas comunicacionais expôs os sistemas camuflados, a TAR possibilitou a identificação dos atores que compõem esses sistemas.

O maior desafio encontrado para realização da pesquisa foi um posicionamento por parte da empresa tecnológica Uber, a qual possui uma sede física na cidade de Manaus, onde tentamos diversas vezes realizar uma entrevista com a empresa visando o enriquecimento da pesquisa, através de entrega de ofícios e visitas no período de um ano, porém não obtivemos retorno ou alguma participação da mesma.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. Tese (doutorado-Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transporte e Área de Concentração em Planejamento e Operações de Transporte) -- Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2010. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/151701/mod_resource/content/3/tese-acessibilidade%20em%20espa%C3%A7os%20urbanos.pdf>. Acesso em 02 ago. de 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana**. 2. ed, 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

BALBIM, R. **Mobilidade: uma Abordagem Sistêmica**. In: Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

BANDEIRA, A. E. **O conceito de tecnologia sob o olhar do filósofo Álvaro Vieira Pinto**. Geografia Ensino & Pesquisa, v. 15, n.1, jan./abr. 2011. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/viewFile/7381/4420>>. Acesso em: 25 set. 2018.

BARAT, José. **O setor de transportes na economia brasileira**. Revista de Administração Pública, v. 7, n. 4, p. 105-199, 1973. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/viewFile/4399/3546>>. Acesso em: 6ago. 2019.

BARBOSA, Jorge Luiz. SILVA, Jailson de Souza. **As favelas como territórios de reinvenção da cidade**. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, n. 1, fev. 2013. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/9062/6940>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

BARDIN, L. (2006). *Análise de conteúdo* (L. de A. Rego & A. Pinheiro, Trans.). Lisboa: Edições 70. (Obra original publicada em 1977).

BAVA, S. C. **Tecnologia e desenvolvimento local**. In: **Tecnologia social: uma estratégia para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundação Banco do Brasil, 2004, p. 103-117. Disponível em: <https://issuu.com/adaoliveira/docs/10.tecnologia_social_uma_estr_gia_para_o_desenvolv>. Acesso em 26 set. 2018.

BEZERRA, A.; FONTAIO, Awdren De Lima; Dias-Neto, Arilo. **Simulação de Ecossistemas de Software Móvel: Estado da Arte, Desafios e Oportunidades**. In: 13th Empirical Software Engineering Latin American Workshop (ESELAW 2016), 2016, Quito. 13th Empirical Software Engineering Latin American Workshop (ESELAW 2016), 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/299362170_Simulacao_de_Ecossistemas_de_Software_Movel_Estado_da_Arte_Desafios_e_Oportunidades>. Acesso em: 02 out. 2018.

BRUNO, Fernanda. **Rastros digitais sob a perspectiva da teoria ator-rede**. Revista FAMECOS: mídia, cultura e tecnologia [Internet]. 2012; 19(3):681-704. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=495551012006>>. Acesso em: 14 ago. 2019.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Estatuto da cidade: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana**. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001. 35 p. – (Série fontes de referência. Legislação; n. 40).

CAPRA, Fritjof. **A teia da vida: uma nova compreensão científica dos sistemas vivos**. Trad. de Newton Roberval Eichenberg. São Paulo: Editora Cultrix, 1996.

CAPRA, Fritjof. **As Conexões Ocultas: Ciência para uma Vida Sustentável**. 2002.

CARDOSO, Leigiane Alves; NOGUEIRA, Wilson Souza; MARTINS, Rosemeire. **Ecossistemas Comunicacionais e as Relações com a Interdisciplinaridade**. Revista Eletrônica Mutações, [S.l.], v. 8, n. 14, p. 314-320, jun. 2017. ISSN 2178-7018. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufam.edu.br/relem/article/view/3602>>. Acesso em: 18 mar. 2018.

CARLOMAGNO, Márcio C; ROCHA, Leonardo Caetano da. **Como Criar E Classificar Categorias Para Fazer Análise De Conteúdo: Uma Questão Metodológica**. Revista Eletrônica de Ciência Política, [S.l.], v. 7, n. 1, jul. 2016. ISSN 2236-451X. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/politica/article/view/45771/28756>>. Acesso em: 25 out. 2018.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**, Texto para Discussão, No. 2198, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília. 2016. Disponível em: <<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/144634/1/861075560.pdf>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

CASTELLS, M.; CARDOSO, G (Orgs). **A sociedade em rede do Conhecimento à ação política**. Imprensa Nacional: Casa da Moeda. 2005. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br:8080/portal/sites/default/files/anexos/a_sociedade_em_rede_-_do_conhecimento_a_acao_politica.pdf>. Acesso em: 14 out. 18.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1942.

CAVALCANTE, Ricardo Bezerra et al . **A Teoria Ator-Rede Como Referencial Teórico-Metodológico Em Pesquisas Em Saúde E Enfermagem**. Texto contexto - enferm., Florianópolis , v. 26, n. 4, e0910017, 2017 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072017000400302&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 30 ago. 2019.

CARDOSO JUNIOR, Stanley Gomes. **Os impactos econômicos e sociais causados pela regulamentação do Uber no Brasil**. Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Estado do Amazonas – AM. Repositório Institucional UEA, [S. l.], p. 1-17, 30 ago. 2018. Disponível em: <<http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/1069>>. Acesso em: 10 set. 2019.

CURVELLO, João José Azevedo. **As Organizações Como Sistemas Autopoiéticos de Comunicação**. INTERCOM - Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação XXIV Congresso Brasileiro da Comunicação – Campo Grande /MS – 2001. Disponível em: <<http://www.portcom.intercom.org.br/pdfs/31211119066059766029916529026301618664.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2018.

CURVELLO, J. J. A., & SKROFERNEKER, C. M. A. (2009). **A comunicação e as organizações como sistemas complexos: uma análise a partir das perspectivas de Niklas Luhmann e Edgar Morin**. *E-Compós*, 11(3). Disponível em: <<https://doi.org/10.30962/ec.307>>. Acesso em: 12 jun. 2018.

DESCOMPLICA. **Mobilidade Urbana: Definição, Contexto Histórico E Consequências | QUER QUE DESENHE?**. Youtube: Descomplica, 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6j9HXdNxO2o>. Acesso em: 12 jul. 2019.

DUARTE, Jorge. Barro, Antonio – organizadores. **Métodos e técnicas de Pesquisa em Comunicação** – 2. ed. – São Paulo: Atlas, 2009.

DUSI, Luiza de Alencar. **O uso de aplicativos para smartphone no transporte individual: 99Taxis e Uber**. 2016. viii, 104 f., il. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Engenharia Civil)—Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: < <http://bdm.unb.br/handle/10483/17041>>. Acesso: 16 out. 18.

ESTEVES, Luiz Alberto. **Uber: o mercado de transporte individual de passageiros — regulação, externalidades e equilíbrio urbano**. RDA – Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 270, p. 325-361, set./dez. 2015. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/viewFile/58746/57539>>. Acesso em: 16 out. 18

FERREIRA, Karolina Matias et al. **Economia Compartilhada E Consumo Colaborativo: Uma Revisão Da Literatura** Área temática: Inovação e Propriedade Intelectual. 2016. Disponível em: <http://www.inovarse.org/sites/default/files/T16_369.pdf>. Acesso em: 05 jan. 2018.

FRANCO, Maria Laura Puglisi Barbosa. **Análise de Conteúdo**. 3ª ed. Brasília: Liber Livro Editora, 2008.

FRANÇOSO, Maria Teresa; MELLO, N. C.; **Influência dos aplicativos de smartphones para transporte urbano no transito**, 10/2016, *PLURIS 2016 - Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano Regional, Integrado e Sustentável*, pp.1-12, Maceió, AL, Brasil, 2016. Disponível em: <<http://www.fau.ufal.br/evento/pluris2016/files/Tema%202%20-%20Cidades%20Inovadoras%20e%20%20Inteligentes/Paper800.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2018.

FREITAS, Suzy Elaine da Costa; PEREIRA, Mirna Feitoza. **Paradigmas científicos para o estudo dos ecossistemas comunicacionais**. In: SEIXAS, Netília Silva dos Anjos; COSTA, Alda Cristina; COSTA, Luciana Miranda. *Comunicação: visualidades e diversidades na Amazônia*. Belém: FADESP, 2013.

GOMES JÚNIOR, Jonas da Silva. **A complexidade e o capital social no perfil da Fundação Amazonas Sustentável (FAS) no twitter**. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Universidade Federal do Amazonas. Instituto de Ciências Humanas e Letras. Departamento de Comunicação Social. Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação. Manaus, Am: 2012.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica de cidade**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

GUIMARÃES, Tiago da Costa. **As Relações E A Digitalização Das Cidades Através Do Aplicativo Uber**. Anais de Artigos do Seminário Internacional de Pesquisas em Midiatização e Processos Sociais, [S.l.], v. 1, n. 1, jun. 2017. ISSN 2526-222X. Disponível em: <<http://midiaticom.org/anais/index.php/seminariointernacional/article/view/23>>. Acesso em: 09 out. 2019.

GUIMARÃES, Tiago Da Costa. **Disrupção Destruidora: As Práticas Comunicacionais do Aplicativo Uber em Porto Alegre**. Escola de Comunicação, Artes e Design. Programa de Pós-Graduação em Comunicação Social. Mestrado em Comunicação Social. Porto Alegre. 2018. Disponível Em: <http://tede2.pucrs.br/tede2/bitstream/tede/8322/2/tiago_da_costa_guimar%c3%83es_dis.pdf>. Acesso em: 10 de out. 19.

HAYKIN, S. **Redes neurais: princípios e prática**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

KLAIMAN, Daniela. **WHOW! 2018 | Os 4 Shifts Da Mudança Do Mindset Corporativo.** YouTube. 2018. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=JShlfumhUQ0&list=PL2w-ECt0q2QndD3EAuHBH4WuKC8QQKf&index=3&t=0s>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

LEMOS, André, **Cibercultura, tecnologia e vida social na cultura contemporânea.** Porto Alegre, Sulina, 2004.

LEMOS, André. **Cibercidades.** In: LEMOS, André; PALACIOS, Marcos (Org.) **Janelas do ciberespaço: comunicação e cibercultura.** Porto Alegre: Sulina, 2001. Disponível em: < <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/ICIEPA/UNPAN005410.pdf>>. Acesso em 27 set. 2018.

LEMOS, André. **Cidades inteligentes.** GVexecutivo, v. 12 , nº 2, jul/dez. 2013. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/gvexecutivo/article/view/20720/19454>>. Acesso em: 14 ago. 2019.

LEMOS, André. **Espaço, mídia locativa e teoria ator-rede.** Galáxia, núm. 25, junio, 2013, pp. 52-65 Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, Brasil. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=399641251006>>. Acesso em: 14 ago. 2019.

LEMOS, André. **Cibercultura e mobilidade: a era da conexão.** In: XXVIII Congresso Brasileiro De Ciências Da Comunicação, 2005, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2005/resumos/r1465-1.pdf>>. Acesso em: 19 de set. de 2018.

LEMOS, André; Cunha, Paulo (orgs). **Olhares sobre a Cibercultura.** Sulina, Porto Alegre, 2003; pp. 11-23.

LÉVY, Pierre. **A Inteligência Coletiva: por uma antropologia do ciberespaço.** 1994. 4ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2003.

LÉVY, Pierre. **Cibercultura.** São Paulo: Editora 34. 1999.

LUHMANN, Niklas. **Sociedad y Sistema: la ambición de la teoría.** Barcelona: Paidós/I.C.E.U.A.B, 1990. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/document/355422171/LUHMANN-Niklas-Socied-y-Sistema-La-Ambicion-de-la-Teoria-pdf>>. Acesso em: 15 out. 18.

MENDES, F. S.; CEROY, F. M. **Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal.** Brasília: Núcleo de Estudos e

Pesquisas/ CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 16 out. 18.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Anteprojeto De Lei Da Política Nacional De Mobilidade Urbana.**, 2. ed, 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável.** 2004. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** 2013. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

MONTEIRO, Gilson Vieira; Abbud, Maria Emília de Oliveira Pereira; Pereira, Mirna Feitoza. **Estudos e perspectivas dos ecossistemas na comunicação** / Manaus: Ufam, 2012.

OLIVEIRA, Carol Oliveira; SALOMÃO, Karin. **Os números secretos da Uber:: US\$ 1 bi no Brasil, US\$ 11 bi no mundo.** Revista Exame, [s. l.], 11 abr. 2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>>. Acesso em: 1 jul. 2019.

OLMOS, Olívia Martins de Quadros; Favera, Rafaela Bolson Dalla. **A Polêmica Em Torno do Aplicativo Uber no Brasil: Argumentos de Direito Contra e a Favor da sua Manutenção.** 2015. Disponível em: <http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260/2702>>. Acesso em: 16 out. 18.

PAULA, Frederico Braida Rodrigues de. **Passagens em rede: a dinâmica das galerias comerciais e dos calçadões nos centros de Juiz de Fora e de Buenos Aires.**/ Frederico Braida Rodrigues de Paula. – Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2008.

PAZ, Valeria Da Encarnação. **Inovações Disruptivas: Uma Pesquisa Sobre Os Benefícios Do Uber.** Orientador: Érika Gagliardi. 2018. Monografia (Faculdade De Tecnologia E Ciências Sociais Aplicadas – Fatecs) - Uniceub, BRASÍLIA - DF, 2018. Disponível Em: Faculdade De Tecnologia E Ciências Sociais Aplicadas – Fatecs. Acesso Em: 10 Set. 2019.

PEREIRA, Mirna Feitoza. **Comunicação Midiatizada na e da Amazônia.**/ Organizadores Maria Ataíde Malcher, Netília Silva dos Anjos Seixas, Regina Lúcia Alves de Lima, Otacílio Amaral Filho; autores Gino Giacomini Filho... [et al.]. – Belém: FADESP, 2011.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias**. Revista Brasileira de História. Vol.27 n.53 São Paulo jan./jun. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01882007000100002&script=sci_arttext&tlng=ES>. Acesso em: 11 ago. de 2019.

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Inovação Tecnológica e Desenvolvimento da Cibercidade: O advento da Cibercidade**. Simpósio Internacional Cybercity, São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://www.cibergeo.org/artigos/CYBERCITY2003.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2019.

PRAUDE, C. C. **Teoria Ator-Rede E Arte**. In: **#15.Art - Encontro Internacional De Arte E Tecnologia**, 2016, Brasília. #15.ART - Encontro Internacional De Arte E Tecnologia, 2016. Disponível em: <https://art.medialab.ufg.br/up/779/o/CarlosPraude_15Art.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2019.

RIBEIRO, Bruno Santos. **Princípios e desafios para regulação da economia do compartilhamento, com substrato da teoria responsiva e enfoque na atuação do aplicativo Uber**. 2016. 66 f., il. Monografia (Bacharelado em Direito) —Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/14214>>. Acesso em: 16 out. 18.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos – Brasília : Iphan**, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec9_CadernoAcessibilidade_m.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2019.

RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar n. 159, de 29 de Setembro de 2015**. Regulamenta o serviço público de transporte individual remunerado de passageiros em veículo automotor, a profissão de taxista e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2015/15/159/lei-complementar-n-159-2015-regulamenta-o-servico-publico-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-em-veiculo-automotor-a-profissao-de-taxista-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 11 jul. 2019.

ROCHA NETO, Osvaldo Assis. **Da utopia à Distopia Urbana - Brasília e o Paradoxo Modernista**. 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. 2011. (Congresso). Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/21/66330B54-60DE-41C0-9E50-0EEC2263C995.pdf>. Acesso em: 02 ago. de 2019.

ROCHA, A. L. C. ; ECKERT, Cornelia . **A cidade como sede de sentidos**. Iluminuras (Porto Alegre) , v. 20, p. 1, 2008. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9296/5364>>. Acesso em: 11 ago. 2019

ROSA, Sandro Lucena. **Uber e regulamentação: análise da lei nº 13.640/18 à luz da teoria das escolhas públicas**. Direito e livre iniciativa nos 30 anos da Constituição: experiências e desafios no âmbito do direito empresarial e corporativo no contexto global. Organizadores: Luciana Lara, Thiago Paluma, Rafael Lara Martins. – 1.ed. – Florianópolis : TirantloBlanch, 2018. Disponível em: <https://ppgdp.direito.ufg.br/up/949/o/volume_7.pdf#page=125>. Acesso em: 10 ago. 2019

SAMPAPÉ, Leticia. **O que o Ministério das Cidades tem a ver com a Mobilidade Ativa?**. Carta Capital, [S. l.], 12 dez. 2018. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/sampape/o-que-o-ministerio-das-cidades-tem-a-ver-com-a-mobilidade-ativa/>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

SANTOS, Fernanda Sarmiento Guedes dos. Vasconcelos, Nathália da Silva. **Inovação em serviços: o uso do Uber no Brasil**. Universidade Federal Fluminense Escola De Ciências Humanas E Sociais De Volta Redonda Curso De Administração. Volta Redonda – Rj. 2016. Disponível em: <<https://app.uff.br/riuff/handle/1/7629>>. Acesso em: 10 set. 2018.

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO, Estado do Pernambuco. **Os serviços e os transportes no Brasil**. Slideshare, Pernambuco, p. 1-38, 28 jul. 2015. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/ElieaiGonalves/os-servios-os-transportes-no-brasil-5>>. Acesso em: 10 set. 2019.

SENADO FEDERAL. **Política Urbana, Transporte**. Lei 13.640/2018. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/DetalhaSigen.action?id=26382098>> . Acesso em: 04 out. 2018.

SILVA, Cláudio Oliveira da. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade**. (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/3936/1/2009_ClaudioOliveiradaSilva.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2019.

SILVA, Marcelo Moro da; SANTOS, Marilde Terezinha Prado. **Os Paradigmas de Desenvolvimento de Aplicativos para Aparelhos Celulares**. Tecnologia, Infraestrutura e software, São Carlos, v. 3, n. 2, p. 162-170, maio. 2014. Disponível em: <<http://revistatis.dc.ufscar.br/index.php/revista/article/view/86>>. Acesso em: 30 set. 2018.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. **Redes e Território: Uma Breve Contribuição Geográfica ao Debate Sobre A Relação Sociedade E Tecnologia**. Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. VIII, n. 451, 15 de junio de 2003. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Rogério_Silveira3/publication/39112426_Redes_e_t>

erritorio_Uma_breve_contribuicao_geografica_ao_debate_sobre_a_relacao_sociedade_e_tecnologia/links/5582ebcb08ae4738295b6afe.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2019.

SOBARZO, Oscar. **A Produção Do Espaço Público: Da Dominação À Apropriação**. GEOUSP - Espaço e Tempo, Nº 19, São Paulo, 2006. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp19/Artigo_Sobarzo.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2019.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERA. **STF considera inconstitucional proibição por lei municipal de transporte individual por aplicativos**. 2019. Disponível em: <<http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556>>. Acesso em: 4 jul. de 2019.

TANCMAN, M. **A (ciber)geografia das cidades digitais**. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170 (36). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-36.htm>>. Acesso em: 4 ago. de 2019

TAROUCO, F. **A Metrópole Comunicacional e a Popularização dos Apps para Dispositivos Móveis**. In.: V SIPECOM: Seminário Internacional de Pesquisa em Comunicação. São Leopoldo, 2013. Disponível em: <http://coral.ufsm.br/sipecom/2013/wp-content/uploads/gravity_forms/1-997169d8a192ed05af1de5bcf3ac7daa/2013/09/A-metropole-comunicacional-o-e-a-popularizacao-dos-apps.pdf>. Acesso em: 30 set. 18.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/18082>>. Acesso em: 04 out. 18.

UBER, Technologies Inc (2019). **Fatos e dados sobre a uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 12 jul. de 2019.

VACCARI, Lorreine Santos. Fanini, Valter. **Mobilidade Urbana**. Série de Cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar. CREA - PR. 2016. Disponível em: <<https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 3 ago. 2019.

VALADAO, J. A. D. ; CORDEIRO NETO, J. R. ; ANDRADE, J. A. **Teoria do ator-rede: irreducibilidade, simetria e os estudos em administração/organizações**. REVISTA ORGANIZAÇÕES EM CONTEXTO (ONLINE) , v. 14, p. 93, 2017. Disponível em: <<https://www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/OC/article/download/7489/pdf>>. Acesso em: 29 de set. de 2019.

VARELA, F. J., Maturana, H. R., and Uribe, R. B. **Autopoiesis: The Organization of Living Systems, Its Characterization and a Model.** American Society for Cybernetics. 1981. Acesso em: 14 out. 18. Disponível em: <https://www.univie.ac.at/aoc/asc/Periodica/X_2_3_1981.pdf#page=9>. Acesso em: 04 jul. 2018.

VARGAS, H. C. (2008) **Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades.** Disponível em: <<http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/08/2008-VARGAS-Heliana-Comin.-imobilidade-urbana.-URBS-S%C3%A3o-.pdf>>. Acesso em 27 set. 2018.

VERASZTO, E. V.; SILVA, D.; MIRANDA, N. A.; SIMON, F. O. **Tecnologia: buscando uma definição para o conceito.** Prisma.com (Portugual), n. 8, p. 19-46, 2009. Disponível em: <<https://pentaho.letras.up.pt/ojs/index.php/prismacom/article/view/2065/1901>>. Acesso em: 20 ago. 2019.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração.** 12^a ed. – São Paulo: Atlas, 2010.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida. Letra, Luís Henrique Vasconcelos da Silva. **A Licidade dos Serviços de Transporte Prestados pelo Aplicativo Uber.** Cadernos do Programa de Pós-Graduação Direito/UFRGS. Vol. 1. 2016. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/ppgdir/article/view/61921/38151>>. Acesso: 2 jun. 2019.

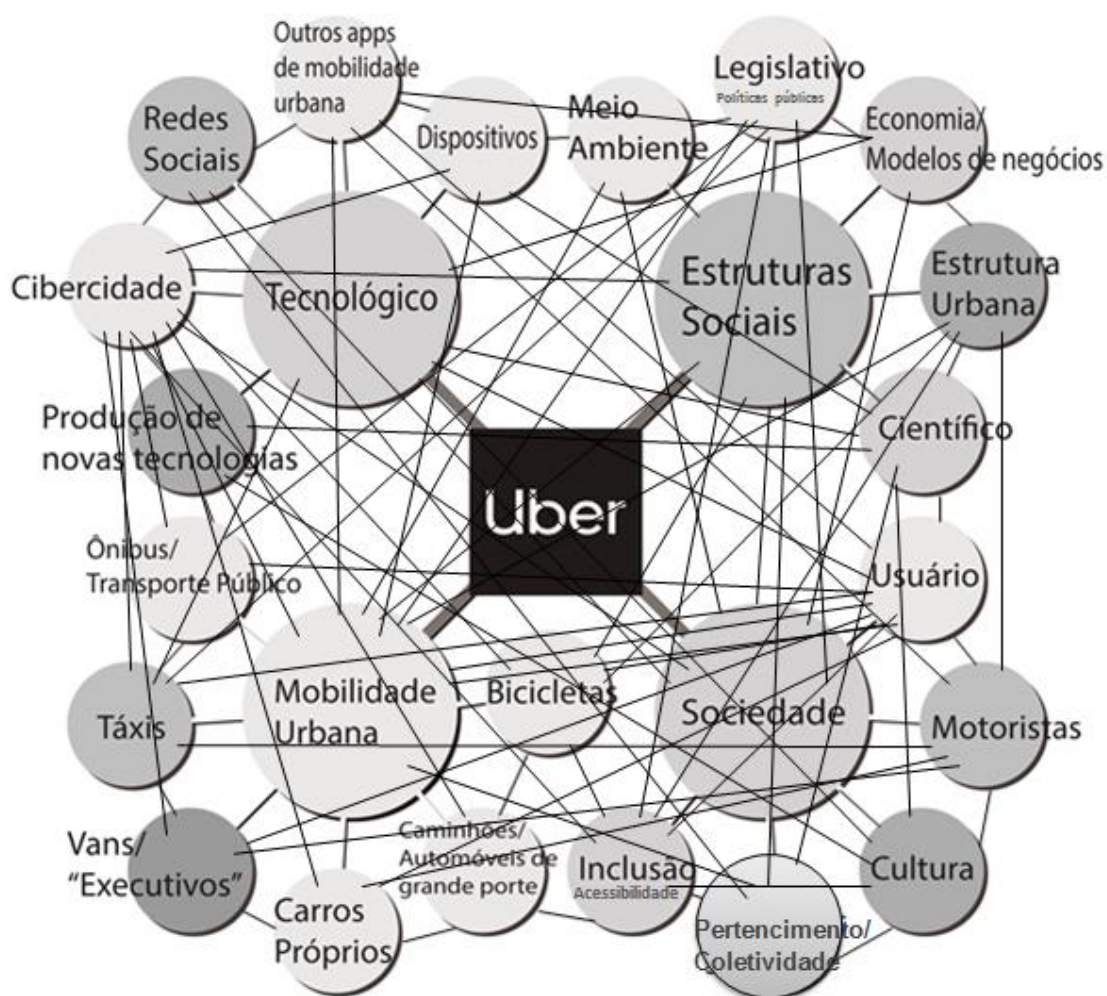
VIEIRA, Danielle. **Desculpe o transtorno, mas precisamos falar sobre as tecnologias exponenciais.** 2017. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/pulse/desculpe-o-transtorno-mas-precisamos-falar-sobre-danielle-vieira/?originalSubdomain=pt>>. Acesso em: 10 set. 2019.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos.** 2a. Ed. – Porto Alegre: Bookman, 2001.

XAVIER, Jakeline. **Manaus pode ser uma ‘cidade inteligente’ até 2038?:** Feira do Polo Digital de Manaus reuniu atores do ecossistema de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) na região para discutir conceitos e soluções para a construção de uma cidade inteligente. **Em Tempo**, Manaus, 17 out. 2019. Disponível em: <<https://d.emtempo.com.br/ciencia-e-tecnologia-inovacao/175959/manaus-pode-ser-uma-cidade-inteligente-ate-2038>>. Acesso em: 28 out. 2019.

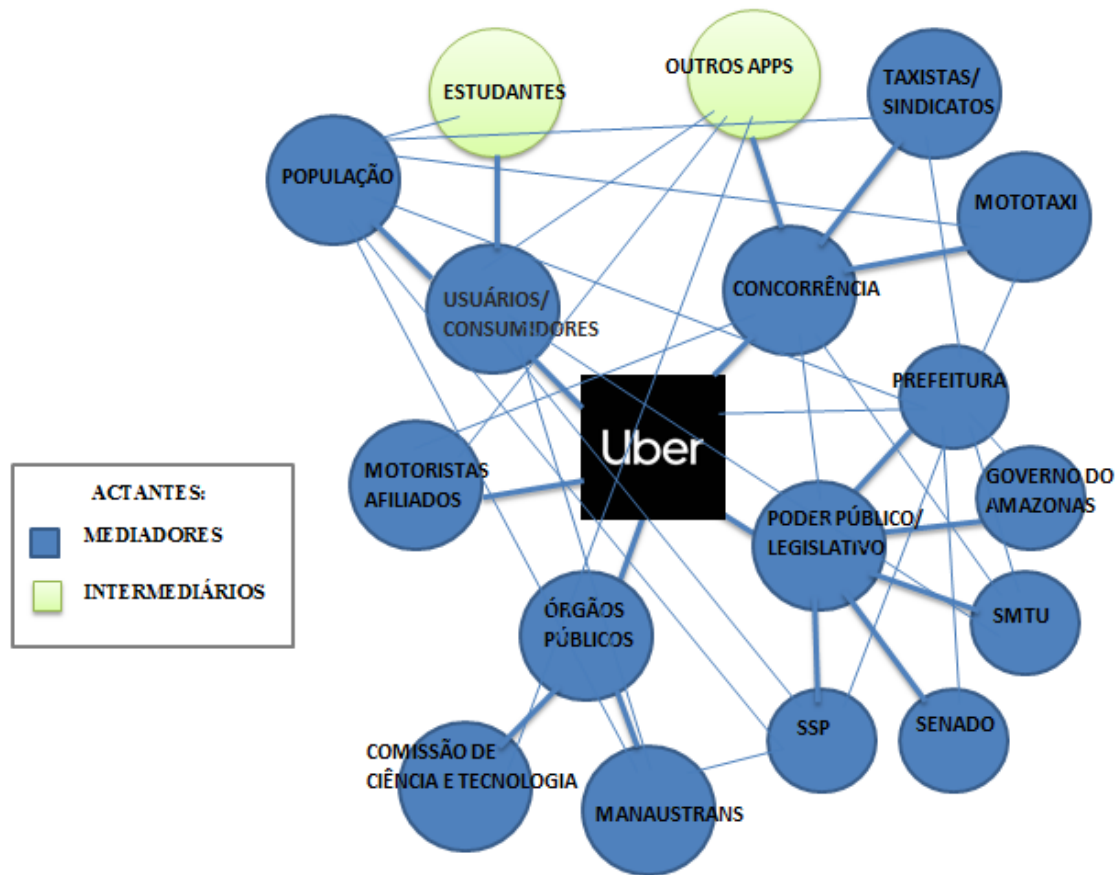
APÊNDICE 1

SISTEMAS ESTABELECIDOS PELA TECNOLOGIA UBER NA SOCIEDADE MANAUARA



APÊNDICE 2

REDE TAR



ANEXO 1

MATÉRIAS SOBRE O APLICATIVO UBER UTILIZADAS NA ANÁLISE DE CONTEÚDO

1. Jornal: Em Tempo

Titulo: Uber começa a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira

Data: 11 de abril de 2017 - 18:00

Link: <https://emtempo.com.br/dia-a-dia/73175/uber-comeca-a-operar-em-manaus-na-tarde-desta-quarta-feira>



The screenshot shows a news article on the Em Tempo website. At the top, there is a navigation bar with the 'emtempo' logo and a search icon. Below the navigation bar, the article title 'Uber começa a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira' is displayed in a large, bold font. Underneath the title, it says 'DA REDAÇÃO | 11 de abril de 2017 - 18:00'. A video player is embedded in the article, showing a man in a white shirt speaking. Below the video player, there is a paragraph of text: 'A partir de quarta-feira (12) de abril, às 14h, a Uber começa a operar em Manaus. De acordo com executivos da empresa, a Uber pretende "ser parte da cidade, oferecendo à população uma alternativa acessível, moderna e eficiente, para que os manauaras vivam ainda mais a cidade".' Another paragraph follows: '"Nós estamos muito felizes de anunciar o início das operações da Uber em Manaus, vamos fazer o possível pra deixar a cidade mais conectada e prestar mais um serviço de qualidade aos manauaras", destacou o diretor da Uber Norte, Henrique Weaver.' At the bottom of the article, there is a social media sharing bar with icons for Facebook, Twitter, WhatsApp, LinkedIn, Email, and Print.

Uber começa a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira

DA REDAÇÃO | 11 de abril de 2017 - 18:00

Ouça: Uber começa a operar em Manaus na tarde desta quarta-feira

A partir de quarta-feira (12) de abril, às 14h, a Uber começa a operar em Manaus. De acordo com executivos da empresa, a Uber pretende "ser parte da cidade, oferecendo à população uma alternativa acessível, moderna e eficiente, para que os manauaras vivam ainda mais a cidade".

"Nós estamos muito felizes de anunciar o início das operações da Uber em Manaus, vamos fazer o possível pra deixar a cidade mais conectada e prestar mais um serviço de qualidade aos manauaras", destacou o diretor da Uber Norte, Henrique Weaver.



Com o aplicativo, o usuário pode, com um toque na tela de seu celular, conseguir em poucos minutos um motorista parceiro para ir ao cinema, ao shopping, aproveitar um fim de tarde na Praia da Ponta Negra ou sair com os amigos para entorno do Teatro Amazonas. A missão da empresa é oferecer mais uma alternativa prática e confiável de mobilidade para a população.

Sobre a segurança, uma das preocupações de quem procura transporte em Manaus, Weaver deixou claro que a Uber trabalha antes, durante e depois da viagem pensando nesse aspecto.

"Antes da viagem a gente faz a checagem de segurança e antecedentes do motorista. Durante a viagem nós monitoramos todo o trajeto, não existem viagens anônimas na Uber. E depois da viagem nós temos o sistema de avaliações mútuas, onde o usuário avalia o motorista e o motorista avalia o usuário", concluiu o diretor.

Preço

O serviço chega à capital amazonense, ao preço base de R\$ 4,50, mais R\$ 1,15 por quilômetro andado e mais R\$ 0,15 por minuto. A direção do aplicativo informou que o consumidor contatará com o cálculo automático da corrida no ato da solicitação diretamente no aplicativo, sem precisar fazer contas. O UberX que estará em Manaus tem por obrigação apresentar características como ano do modelo 2008 ou mais novo, 4 portas, ar condicionado e 5 lugares.

Taxistas

O presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos e Taxistas de Manaus (Sindact-AM), Luiz Augusto Aguiar, lamentou ascensão do Uber em Manaus e reforçou que a categoria continua a se posicionar contra um serviço que os próprios taxistas classificam como ilegal. O sindicalista ressaltou que para todos os efeitos, enquanto não for aprovada a regulamentação municipal do serviço, vai continuar sendo clandestino.



“O Uber já é uma realidade, mas continua sendo um transporte irregular de acordo com as leis municipais, mas nós não temos mais o que fazer, esperamos que a SMTU tome providência e prenda quem atuar na irregularidade. Eles vão ter que pagar o que pagamos de impostos”, declarou Luiz Augusto.

A empresa nasceu nos Estados Unidos em 2009 e pretendia ser um serviço de táxi de luxo
- Divulgação

O que é Uber?

O app da Uber conecta você a um motorista particular. A tecnologia permite focar na segurança de nossos usuários e motoristas parceiros antes, durante e depois de cada viagem.

Como chamar um Uber

Para chamar um carro, você precisa apenas baixar o app, que funciona nos sistemas IOS e Androis, em seu celular, criar uma conta e pronto. Já é só abrir o app e apontar no mapa ou escrever o endereço de onde você quer que o motorista parceiro.

Dica: Novos usuários que adicionarem o código promocional MANAUS ganharão um desconto de R\$20 na primeira viagem. O código promocional é válido até o dia 15 de maio de 2017.

EM TEMPO



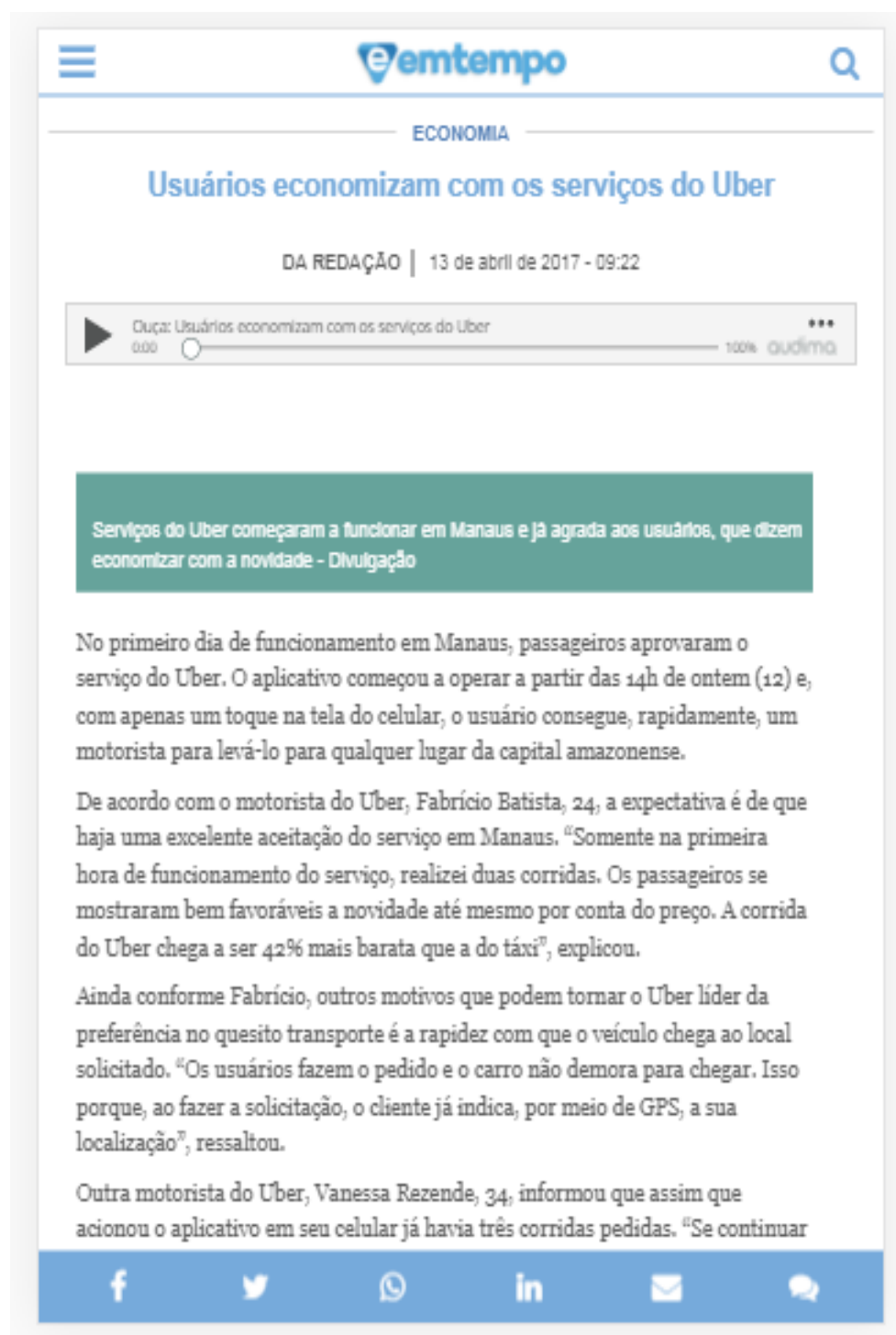
ANEXO 2

2. Jornal: Em Tempo

Titulo: Usuários economizam com os serviços do Uber

Data: 13 de abril de 2017 - 09:22

Link: <https://d.emtempo.com.br/economia/73290/usuarios-economizam-com-os-servicos-do-uber>





acionou o aplicativo em seu celular já havia três corridas pedidas. “Se continuar dessa maneira, com certeza o serviço vai ser considerado como o meio de transporte preferido. Por enquanto, é só uma novidade e devemos aguardar a aprovação do público que utiliza o táxi e quer migrar para o Uber”, destacou.

Preço mais em conta

A assistente de marketing Soraia Moraes, 30, utiliza o táxi, ao menos, três vezes por semana e vê no Uber uma maneira de economizar. “Gasto muito com táxi, então, a chegada do Uber, com certeza vai facilitar a minha vida. Vou poupar mais, pois os meus trajetos geralmente chegam a R\$ 70. Na minha primeira corrida não cheguei a desembolsar nem R\$ 30”, enfatizou, ao ressaltar que a economia neste caso chegou a quase 57%.

A utilização do táxi como principal meio de transporte também ficará no passado, na avaliação da publicitária Jacqueline Costa, 28. Ela relatou que teve vários problemas com alguns taxistas da cidade, como na questão de troco e até caminhos mais distantes durante o trajeto.

Segundo a publicitária, o fator preço também será motivo para a utilização do Uber. “Ainda não testei, mas conheço várias pessoas que utilizam o serviço em outras cidades e não se queixam. Pelo contrário, elogiam por ser bem mais barato que o táxi”, comentou Jacqueline.

Pagamento

Nas primeiras semanas de funcionamento em Manaus, o Uber só aceitará pagamentos efetuados com cartão de crédito, conforme os representantes da empresa na região.

Segundo eles, para os usuários de Manaus, o preço base do Uber é R\$ 1,50 mais R\$ 1,15 por quilômetro rodado e mais R\$ 0,15 por minuto. O cliente recebe uma estimativa do valor da corrida no momento da solicitação diretamente no aplicativo, que atenderá, neste momento, só com a modalidade UberX.



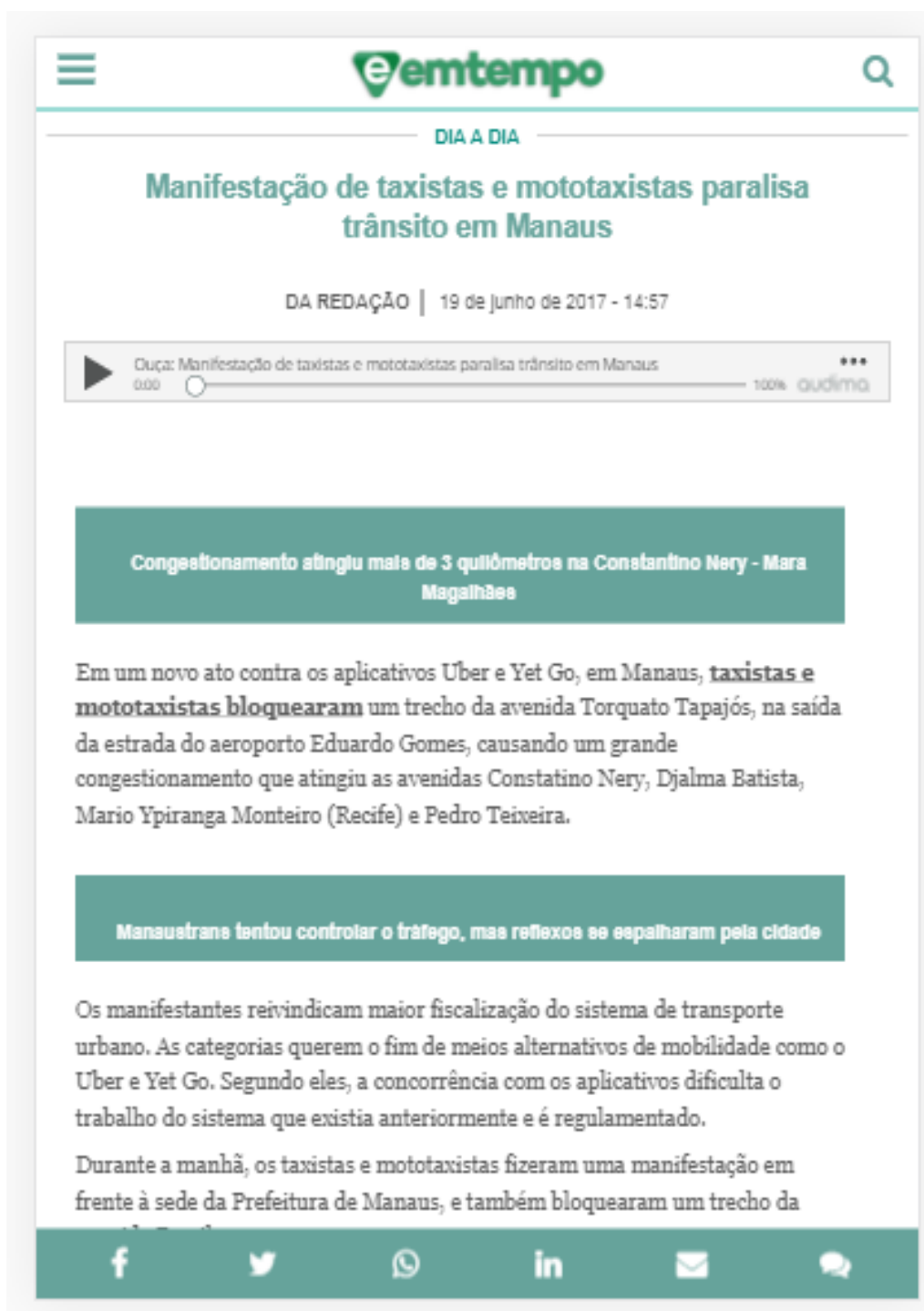
ANEXO 3

3. Jornal: Em Tempo

Título: Manifestação de taxistas e mototaxistas paralisa trânsito em Manaus

Data: 19 de junho de 2017 - 14:57

Link: <https://d.emtempo.com.br/dia-a-dia/76997/manifestacao-de-taxistas-e-mototaxistas-paralisa-transito-em-manaus>



The screenshot shows a news article on the 'emtempo' website. The header includes the site's logo and a search icon. The article title is 'Manifestação de taxistas e mototaxistas paralisa trânsito em Manaus'. Below the title, it says 'DA REDAÇÃO | 19 de junho de 2017 - 14:57'. There is a progress bar for audio playback. The main text describes a protest by taxi and moto-taxi drivers in Manaus, blocking a section of Avenida Torquato Tapajós. A sub-header states that congestion reached up to 3 kilometers on Constantino Nery - Mara Magalhães. Another sub-header mentions that ManausTrans tried to control traffic, but reflexes spread across the city. The article continues with details about the protest and the impact on the public transport system.

Manifestação de taxistas e mototaxistas paralisa trânsito em Manaus

DA REDAÇÃO | 19 de junho de 2017 - 14:57

Ouça: Manifestação de taxistas e mototaxistas paralisa trânsito em Manaus

Congestionamento atingiu mais de 3 quilômetros na Constantino Nery - Mara Magalhães

Em um novo ato contra os aplicativos Uber e Yet Go, em Manaus, **taxistas e mototaxistas bloquearam** um trecho da avenida Torquato Tapajós, na saída da estrada do aeroporto Eduardo Gomes, causando um grande congestionamento que atingiu as avenidas Constatino Nery, Djalma Batista, Mario Ypiranga Monteiro (Recife) e Pedro Teixeira.

ManausTrans tentou controlar o tráfego, mas reflexos se espalharam pela cidade

Os manifestantes reivindicam maior fiscalização do sistema de transporte urbano. As categorias querem o fim de meios alternativos de mobilidade como o Uber e Yet Go. Segundo eles, a concorrência com os aplicativos dificulta o trabalho do sistema que existia anteriormente e é regulamentado.

Durante a manhã, os taxistas e mototaxistas fizeram uma manifestação em frente à sede da Prefeitura de Manaus, e também bloquearam um trecho da

bloquearam um trecho da avenida Brasil.

Os manifestantes atearam fogo em pneus e pedaços de madeira que eram usados como barricadas. Policiais da 20ª Cicom foram acionados e estiveram no local, para atender as ocorrências.

Devido as manifestações, o trânsito ficou completamente parado na cidade, atrapalhando condutores que precisavam se deslocar pela capital. Na Constantino Nery, o congestionamento chegou a mais de três quilômetros no sentido Centro/bairro. Devido a lentidão, os motoristas começaram a trafegar pela faixa azul da Torquato Tapajós. As vias foram liberadas pelos manifestantes por volta de 15h40, quando o trânsito começou a normalizar.

Nota

Taxistas querem fim de aplicativos como Uber e Yet Go

A Prefeitura de Manaus emitiu nota na tarde desta segunda-feira (19), lamentando o que chamou de "maneira desordeira com que os permissionários dos serviços de táxi e mototaxi agiram". No comunicado, emitido pela Secretaria Municipal de Comunicação (Semcom), o executivo municipal questiona a acusação de falta de fiscalização e informa que já apreendeu 1.094 veículos este ano, por transporte irregular. O órgão também questiona possíveis "razões políticas" para a paralisação.

Como forma de amenizar as consequências da manifestação no tráfego da cidade, a faixa azul foi liberada para todos os veículos nas avenidas Constantino Nery e Torquato Tapajós.

Governo agenda reunião

O governador interino do Amazonas, David Almeida, esteve presente na avenida Torquato Tapajós, onde conversou com os manifestantes e agendou uma reunião com representantes das duas categorias, no palácio do governo, a partir das 15h desta terça-feira, 20.

Mara Magalhães

EM TEMPO

Saiba mais:

Taxistas e mototaxistas se unem em protesto contra Uber e Yet Go

Após decisões contra Uber, Justiça nega vínculo de empresa e motorista

Taxistas pressionam vereadores a votarem contra regulamentação do Uber

ANEXO 4

4. Jornal: D24am

Título: Superintendente da SMTU fala sobre chegada de novos ônibus, BRT e Uber

Data: 8 de junho de 2017 - 17:35

Link: <https://d24am.com/amazonas/superintendente-da-smtu-fala-sobre-chegada-de-novos-onibus-brt-e-uber/>

INÍCIOAMAZONASPOLÍTICA CONCURSOS POLÍCIAECONOMIA CULTURA ESPORTES RÁDIO DIÁRIOENTRAR

Superintendente da SMTU fala sobre chegada de novos ônibus, BRT e Uber

Para Marcel Alexandre, um dos principais desafios, além da implantação do BRT, será a discussão em torno dos taxistas e os motoristas do Uber

Publicado em 8 de junho de 2017 às 17:35



Asafe Augusto e Frank Cunha



Marcel Alexandre afirmou que o trabalho do BRT está em fase técnica de pesquisa
(Foto: Mário Marcelo/Frame)

Manaus – O superintendente Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), Marcel Alexandre, afirmou que já está trabalhando no calendário para a chegada dos novos ônibus em Manaus. Ele assumiu a SMTU há três semanas e destacou que, apesar do momento conturbado financeiramente que todo País atravessa, tem boas expectativas para a melhoria da mobilidade urbana da cidade.

O superintendente visitou a sede da REDE DIÁRIO DE COMUNICAÇÃO (RDC) e falou das projeções para o transporte público. De acordo com ele, a missão é de dar continuidade nas ações que a prefeitura vem dando no sentido de qualificar o serviço público no transporte.

Marcel destacou que as reuniões entre ele e os empresários estão avançando e a SMTU está trabalhando na elaboração de um calendário para a chegada de novos ônibus. Segundo ele, pelo menos 40 ônibus já estão na Capital, porém, a meta é ter 300 novos.

CURTA NOSSA FAN PAGE

**D24am**
Curtir Página 390 mil curtidas

197 amigos curtiram isso



**D24am**
há 6 minutos

As conversas foram iniciadas na manhã de sábado (14) no Parque do Mindu
<http://ow.ly/5jEm50w9JU1>
Participe do nosso grupo de Whats

FIQUE LIGADO

Inscrições para concurso do TJAM encerram na próxima quarta-feira

Concurso do TJAM contará com salário de quase R\$ 9 mil; provas em outubro

Idem homologa concurso público que ofertou 227 vagas

Ufam lança concurso para professor com salário até R\$ 9,6 mil

TJAM anuncia concurso público com 160 vagas para capital e interior

MAIS LIDAS

1
Homem morre após ser atingido por choque, em Manaus



“Estamos montando um calendário com os empresários para que eles enviem os novos ônibus. Estamos em um momento econômico difícil, as empresas precisam muitas vezes de financiamento, mas estamos trabalhando para ter esses novos veículos ainda no segundo semestre deste ano”, afirmou.

Para Marcel, a principal meta é qualificar o transporte urbano para, segundo ele, melhorar a vida das pessoas. “Estamos tentando melhorar o equipamento e modernizar as vias de Manaus. Queremos fazer uma adequação à realidade econômica sem perder a qualidade do serviço”, comentou.

BRT em fase técnica

Ele afirmou que o trabalho em volta do BRT está em uma fase técnica de pesquisa e conhecimento para uma decisão coerente para a cidade de Manaus. “O nosso grande sonho é o BRT. Estamos fazendo bastante reuniões para que isso aconteça o mais rápido possível. Estamos conversando com empresários e técnicos de sistema para dar celeridade”, disse.

O superintendente concluiu afirmando que um dos principais desafios da sua gestão na SMTU, além da implantação do BRT, será na discussão entre os taxistas e pessoas que usam Uber. Para ele, as pessoas vêm se modernizando e querem modernizar no transporte, porém, ele afirma que a cidade não pode esquecer dos taxistas.



LEIA TAMBEM



1. **por casaque, em Manaus**
2. **Motociclista morre após colidir com caçamba, na zona norte de Manaus**
3. **Operação 'Falsários' cumpre 10 mandados de prisão**
4. **Confirma alterações no trânsito para o show de Sandy e Junior na Arena da Amazônia**
5. **Agência bancária no Centro é alvo de assalto na tarde desta segunda-feira**

FIQUE LIGADO

1. **Inscrições para concurso do TJAM encerram na próxima quarta-feira**
2. **Concurso do TJAM contará com salário de quase R\$ 9 mil; provas em outubro**
3. **Idem homologa concurso público que ofertou 227 vagas**
4. **Ufam lança concurso para professor com salário até R\$ 9,8 mil**
5. **TJAM anuncia concurso público com 100 vagas para capital e interior**

ANEXO 5

5. Jornal: D24am

Titulo: Em Manaus, Uber começa a aceitar pagamento em dinheiro, débito e vale-presente

Data: 24 de julho de 2017 -09:46

Link: <https://d24am.com/amazonas/em-manaus-uber-comeca-aceitar-pagamento-em-dinheiro-debito-e-vale-presente/>

Manaus, 14 de setembro de 2019 D24AM Diário do Amazonas Dez Minutos D24AM Play Rádio Diário

**D24am
AMAZONAS**

INÍCIO AMAZONAS POLÍTICA CONCURSOS POLÍCIA ECONOMIA CULTURA ESPORTES RÁDIO DIÁRIO ENTRAR

Em Manaus, Uber começa a aceitar pagamento em dinheiro, débito e vale-presente

Atuante na capital desde abril deste ano, a Uber informou que passa a aceitar as novas formas de pagamento a partir das 12h desta segunda-feira

Com informações da assessoria / redacao@diarioam.com.br

Publicado em 24 de julho de 2017 às 09:46

Manaus – A partir desta segunda-feira (24), às 12h, os usuários da Uber em Manaus poderão pagar as viagens também com dinheiro, cartão de débito e vale-presente. Desde que o serviço foi lançado na capital, em abril deste ano, o pagamento era feito apenas com cartão de crédito.

A opção de pagamento com cartões de débito está disponível para as principais bandeiras dos cartões dos bancos Bradesco, Santander e Banco do Brasil, e estará disponível para todos os usuários nas próximas semanas.

Os vales-presente da Uber estão disponíveis para venda em todas as cidades em que a Uber opera, nas redes: Lojas Americanas, Pão de Açúcar, Pão Minuto, Extra (Hiper, Super e Mini), Wal-Mart, Sam's Club, Bompreço, Colombo, Pague Menos, Livraria Cultura, Saraiva, Fnac, Brazil Game Retailers e UZ Games.



CURTA NOSSA FAN PAGE

D24am 398 mil curtidas

107 amigos curtiram isso

D24am 194 211 curtidas

O jogador brasileiro não foi bem recebido em seu retorno aos campos pelo PSG, por ter c que não gostaria mais de jogar pelo clube francês <http://ow.ly/PqF050w9NHT>

FIQUE LIGADO

Inscrições para concurso do TJAM encerram na próxima quarta-feira

Concurso do TJAM contará com salário de quase R\$ 9 mil; provas em outubro

Idem homologa concurso público que ofertou 227 vagas

Ufam lança concurso para professor com salário até R\$ 9,6 mil



Os vales-presente da Uber estão disponíveis para venda em lojas da capital (Foto: Divulgação)

Segurança

A Uber destaca que todas as camadas de tecnologia da empresa, que aumentam a segurança na plataforma, continuam presentes antes, durante e depois de cada viagem, inclusive o acompanhamento por GPS, a possibilidade de compartilhar as informações da viagem com familiares e amigos e o sistema de avaliação de motoristas parceiros e usuários.

Confira como usar as novas formas de pagamento:

Em dinheiro:

- Abra o app Uber e acesse a opção Configurações no menu principal;
- Selecione o perfil desejado e escolha Dinheiro como a forma de pagamento;
- Informe o número do seu CPF;
- Feche o menu, informe o local de partida e solicite a viagem normalmente;
- Quando chegar ao destino, o preço da viagem aparecerá no app do motorista. É só pagar ao motorista parceiro.

Cartão de débito:

- Abra o app da Uber, vá até o Menu e clique na seção Pagamento;
- Clique em Adicionar Forma de Pagamento;
- Clique em Cartão de Crédito ou de Débito;
- Insira os dados do seu cartão de débito ou cartão duplos (débito e crédito);
- Se o cartão for duplo, quando quiser, clique sobre ele e escolha entre débito ou crédito.

Vale-presente:

- Certifique-se que você possui a última versão do app da Uber;
- Vá até o menu de PAGAMENTO no app;
- Selecione 'Adicionar forma de pagamento' e depois "Vale-Presente";
- Digite o código do vale-presente (sem espaços);
- Insira o seu destino ou localização normalmente.

Assuntos:

MANAUS

PAGAMENTO

UBER

10/10/2018



TJAM anuncia concurso público com 100 vagas para capital e interior

MAIS LIDAS



1 Homem morre após ser atingido por choque, em Manaus



2 Motociclista morre após colidir com caçamba, na zona norte de Manaus



3 Operação 'Falsários' cumpre 10 mandados de prisão



4 Agência bancária no Centro é alvo de assalto na tarde desta segunda-feira



5 Com quatro meses de salários atrasados, terceirizados da Saúde do AM preparam paralisação geral

FIQUE LIGADO



Inscrições para concurso do TJAM encerram na próxima quarta-feira



Concurso do TJAM contará com salário de quase R\$ 9 mil; provas em outubro



Idam homologa concurso público que ofertou 227 vagas



Ufam lança concurso para professor com salário até R\$ 9,6 mil



TJAM anuncia concurso público com 100 vagas para capital e interior

ANEXO 6

6. Jornal: D24am

Titulo: Uber lança promoção em homenagem ao Festival de Parintins

Data: 20 de junho de 2017 -18:31

Link: <https://d24am.com/amazonas/uber-lanca-promocao-em-homenagem-ao-festival-de-parintins/>

Uber lança promoção em homenagem ao Festival de Parintins

O aplicativo de corridas, operante em Manaus há dois meses, lançou o 'UberBUMBÁ', que levará uma apresentação de boi-bumbá gratuita, nesta quarta-feira (21), a clientes que solicitarem o serviço

Publicado em 20 de junho de 2017 às 18:31

Sofia Lorrane / redacao@diarioam.com.br



Os veículos participantes da ação estarão disponíveis apenas para a apresentação (Foto: Reprodução/Uber)

Manaus – O aplicativo de corridas Uber lançou uma promoção em homenagem ao Festival Folclórico de Parintins, que acontece nos dias 30 de junho, 1º e 2 de julho, em Parintins (a 369 quilômetros de Manaus). O 'UberBUMBÁ' irá levar uma apresentação de boi-bumbá, nesta quarta-feira (21), de 10h às 16h, a clientes que solicitarem o serviço.

Ao chamar o carro, o cliente receberá gratuitamente uma apresentação no local indicado. A apresentação irá durar cerca de 10 minutos e contará com a presença de um pajé, uma cunha poranga e 3 instrumentistas, conforme informou o Uber, por meio de assessoria de imprensa.

Para participar da promoção é preciso selecionar a opção UberBUMBÁ, na barra inferior do aplicativo. Os veículos participantes da ação não realizarão viagens, e estarão disponíveis apenas para a apresentação.

Assuntos: [FESTIVAL DE PARINTINS](#) [PROMOÇÃO](#) [UBER](#)

LEIA TAMBÉM

CURTA NOSSA FAN PAGE

D24am 390 mil curtidas

187 amigos curtiram isso

D24am Há 3 minutos

Nesta primeira etapa, serão atendidos os nascidos entre janeiro e abril
<http://ow.ly/yAL250w9P2y>

Participe do nosso grupo de Whats:

FIQUE LIGADO

- Inscrições para concurso do TJAM encerram na próxima quarta-feira
- Concurso do TJAM contará com salário de quase R\$ 9 mil, provas em outubro
- Idem homologa concurso público que ofertou 227 vagas
- Ufam lança concurso para professor com salário até R\$ 9,6 mil
- TJAM anuncia concurso público com 100 vagas para capital e interior

MAIS LIDAS

- Homem morre após ser atingido por choque, em Manaus
- Operação 'Falsários' cumpre 10 mandados de prisão
- Motociclista morre após colidir

ANEXO 7

7. Jornal: Acrítica

Titulo: Uber lança promoção em homenagem ao Festival de Parintins

Data: 20 de junho de 2017 -18:31

Link: <https://www.acritica.com/videos/uber-comeca-a-operar-em-manaus-nesta-quarta-feira>



ANEXO 8

8. Jornal: Acrítica

Titulo: Testamos o Uber: preço baixo, serviço rápido, mas no aeroporto app falhou

Data: 12 de abril de 2017 -22:24

Link: <https://www.acritica.com/videos/testamos-o-uber-preco-baixo-servico-rapido-mas-no-aeroporto-app-falhou>



ANEXO 9

9. Jornal: Acrítica

Titulo: SMTU apreende carros do Uber em Manaus e motoristas protestam contra prefeitura

Data: 20/12/2017 - 11:42

Link: <https://www.acritica.com/videos/smtu-apreende-carros-do-uber-em-manaus-e-motoristas-protestam-contr-prefeitura>



ANEXO 10

10. Jornal: Acrítica

Título: Motorista da Uber sequestrado em Manaus ficou 3 horas em poder de assaltantes

Data: 17/01/2018 às 09:41

Link: <https://www.acritica.com/videos/motorista-da-uber-sequestrado-em-manaus-ficou-3-horas-em-poder-de-assaltantes>



ANEXO 11

11. Jornal: D24am

Título: Em Manaus, motoristas de transportes por aplicativos protestam contra projeto de lei

Data: 30 de outubro de 2017 às 10:25

Link: <https://d24am.com/amazonas/em-manaus-motoristas-de-transportes-por-aplicativos-protestam-contra-projeto-de-lei/>

Manaus, 20 de setembro de 2019

D24AM Diário do Amazonas Dez Minutos D24AM Play Rádio Diário

 **D24am**
AMAZONAS

INÍCIO AMAZONAS POLÍTICA CONCURSOS POLÍCIA ECONOMIA CULTURA ESPORTES RÁDIO DIÁRIO  ENTRAR

Em Manaus, motoristas de transportes por aplicativos protestam contra projeto de lei

Motoristas promoveram um buzinaço até a chegada na Arena da Amazônia

Gisele Rodrigues / redacao@diarioam.com.br

Publicado em 30 de outubro de 2017 às 10:25



Manaus – Motoristas e apoiadores protestaram na manhã desta segunda-feira (30) contra o projeto (PL nº 28), que regulamenta os aplicativos de transporte individual pago, como Uber e o YetGo. Em Manaus, o Uber tem quase 10 mil motoristas associados, segundo informou a empresa. O movimento acontece, hoje, em cerca de 100 cidades do país e em Manaus os manifestantes saíram em carreta da Avenida das Torres em direção à Arena da Amazônia, na zona centro-oeste de Manaus.





(Foto: Reprodução/Trânsito Manaus)

O Uber informou ao D24AM que o ato não está sendo organizado pela empresa. No entanto, quando soube que o protesto iria acontecer, a empresa afirmou que avisou a Secretaria de Segurança Pública do Estado.

Com os veículos pintados, os motoristas do Uber pediram nos carros de som que a PL não seja aprovada. Em abril o texto passou pela Câmara dos Deputados, o texto da lei quer determinar uma série de exigências aos aplicativos. O PL está marcado para ser votado amanhã (31), no Senado.

“Os motoristas parceiros têm liberdade e autonomia para protestar contra o PLC 28/2017 que será votado nesta semana no Senado. O Projeto de Lei criará uma burocracia tão grande que impedirá que os 500 mil motoristas parceiros da Uber, em todo o Brasil, gerem renda para suas famílias. Entendemos que a manifestação é um direito de todos e, como autônomos, todos os motoristas têm o direito de se expressar, desde que com responsabilidade e dentro do que permitam as leis”, disse em comunicado a Uber.

expressar, desde que com responsabilidade e dentro do que permitam as leis”, disse em comunicado o Uber.



Logo no início desta manhã (30) os veículos estavam reunidos próximo ao posto de vitoria do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-AM), na Avenida das Torres, e promoveram um buzinaço até a chegada na Arena da Amazônia, na zona centro-oeste.

Entre as exigências propostas pelo projeto estão vistorias periódicas nos veículos de transporte privado, idade mínima para os condutores e “ficha limpa” dos motoristas. Além disso, o projeto diz que os carros deverão ter placa vermelhas e rodar com base em licença específica.

“O PLC 28/2017 cria alto nível de burocracia para os motoristas parceiros, fazendo com que eles precisem conseguir placas vermelhas, licenças específicas (como alvarás) e diversos outros pontos que restringem a liberdade de trabalho do brasileiro”, disse o Uber em nota oficial.



Votação



O Senado tentará votar, nesta terça-feira, o projeto que regulamenta os aplicativos de transporte individual pago, como o Uber. Na última semana, os senadores aprovaram a urgência para o projeto ser analisado com prioridade.



O Projeto de Lei nº 28/2017, do Deputado Federal Carlos Zarattini, líder da bancada do PT na Câmara dos Deputados, altera a Lei nº 12.587 de 2012. A norma institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros. O texto foi aprovado pelos deputados, na Câmara, em abril.

Entre as exigências propostas pelo projeto estão vistorias periódicas nos veículos de transporte privado, idade mínima para os condutores e 'ficha limpa' dos motoristas.

Além disso, os carros deverão ter placa vermelhas e rodar com base em licença específica.

Manifestações pelo País

Em Curitiba, o protesto ocorreu em cidades da região metropolitana, com, o Londrina, Maringá, Ponta Grossa e Paranaguá e a estimativa é de participação de 15 mil motoristas, segundo os organizadores.

Motoristas de transportes por aplicativos protestaram e chamaram população para manifestação em Goiânia (GO).

**Mais informações em instantes*

ANEXO 12

12. Jornal: D24am

Título: Senado vota, hoje, proposta que pode mudar regras para motoristas de aplicativos

Data: 31 de outubro de 2017 às 09:15

Link: <https://d24am.com/politica/senado-vota-hoje-proposta-que-pode-mudar-regras-para-motoristas-de-aplicativos/>

Senado vota, hoje, proposta que pode mudar regras para motoristas de aplicativos

O projeto é criticado pelos motoristas de aplicativos, como o Uber e YetGo, que argumentam que ele "inviabiliza" o trabalho. Em Manaus, motoristas promoveram um buzinaço em protesto contra a PL

Publicado em 31 de outubro de 2017 às 09:15



Brasília – Em meio a protestos de taxistas e motoristas de aplicativos, o plenário do Senado vota hoje (31) proposta que pode deixar mais rígidas as regras para serviços de *apps* de transporte individual. Aprovado em abril pela Câmara dos Deputados, o texto tramita em regime de urgência e será o primeiro item da pauta do Senado na sessão desta terça-feira (30).

As regras aprovadas pelos deputados desagradaram os representantes de empresas como Uber, Cabify e 99. Entre outros pontos, o texto prevê vistorias periódicas nos veículos, idade mínima para os condutores, exigência de "ficha limpa" aos motoristas, adesão de placas vermelhas e licença específica para trabalhar.





Manifestantes saíram em carreata da Avenida das Torres em direção à Arena da Amazônia
(Foto: Reprodução/Trânsito Manaus)

O projeto é criticado pelos motoristas de aplicativos, que argumentam que ele “inviabiliza” o trabalho. Os representantes dos taxistas são favoráveis, porque dessa forma acreditam que a concorrência seria mais leal, com regras semelhantes para os dois profissionais. Outro argumento usado pelos taxistas é que, com as novas regras, o transporte ficará mais seguro tanto para passageiros quanto para motoristas.

Leia também: Em Manaus, motoristas de transportes por aplicativos protestam contra projeto de lei

No Senado, a proposta foi modificada na Comissão de Ciência e Tecnologia (CCT). Um substitutivo ao texto da Câmara, apresentado pelo senador Pedro Chaves (PSC-MS), feito com base no texto original e em mais duas propostas que tramitavam na Casa, é mais favorável aos motoristas de aplicativos. Nele, o senador classifica o serviço de privado e tira a necessidade de permissão dos municípios e, consequentemente, o licenciamento com exigência de placas vermelhas.

Sem consenso entre os senadores, mesmo sem ser votada na CCT, a matéria seguiu para o plenário, após aprovação do regime de urgência. “Se aprovarmos o texto original, será uma grande tragédia, pois o serviço ficaria subordinado ao Poder Público, precisando de licença para funcionar, assim como ocorre nos alvarás dos taxistas. Entendo que o Uber deve ser um empreendimento privado, com regras, cabendo à prefeitura apenas fiscalizar”, disse Chaves.

Campanha



Enquanto taxistas organizaram carreatas em diversas cidades do país na semana passada, usuários e motoristas dos serviços de aplicativos encheram as páginas dos senadores no facebook e os *e-mails* deles com comentários contrários à proposta. Além disso, a Uber, por exemplo, investiu em anúncio contra a proposta no horário nobre de TV e mandou *e-mails* para todos os usuários cadastrados do serviço, com uma lista de motivos para que o texto seja rejeitado. No mesmo *e-mail*, a empresa pede o apoio dos clientes para pressionar senadores de seus respectivos estados a votar contra o texto da Câmara.

O diretor-presidente da Associação Brasileira das Associações Cíveis e Cooperativas de Motoristas de Taxi, Edmilson Americano, admite que a categoria não tem o poder financeiro dos concorrentes. Ainda assim, eles acreditam na aprovação do texto da Câmara. Segundo Americano, motoristas de todo o país já estão em Brasília para acompanhar a votação. A expectativa é de que pelo menos 3 mil carros estejam nas imediações do Congresso na hora da votação. Todos estão sendo orientados a agir sempre de forma pacífica e ordeira. “É desonesto e desumano cumprir os requisitos exigidos pelo Poder Público, como fazem os taxistas, e não exigir o mesmo para os motoristas dos aplicativos”, afirmou o presidente da associação.

Se for aprovado o texto da Câmara, sem nenhuma alteração no mérito, as regras irão à sanção presidencial. Caso haja mudanças, o projeto terá de voltar à Câmara dos Deputados, que dará a palavra final.

Assuntos:

PROJETO

SENADO

UBER

ANEXO 13

13. Jornal: D24AM

Título: Senadores tentam votar projeto que regulamenta aplicativos de transporte

Data: 22 de outubro de 2017 às 13:17

Link: <https://d24am.com/politica/senadores-tentam-votar-projeto-que-regulamenta-aplicativos-de-transporte/>

Senadores tentam votar projeto que regulamenta aplicativos de transporte

O objetivo dos senadores é buscar um mínimo de consenso para que a matéria seja aprovada pelo colegiado e continue tramitando nas comissões temáticas

Agência Brasil / redacao@diarioam.com.br

Publicado em 22 de outubro de 2017 às 13:17



Brasília – Está marcada para as 14h desta terça-feira (24) a reunião da Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT) do Senado que vai discutir o projeto de lei que regulamenta o uso dos aplicativos de transporte. O objetivo dos senadores é buscar um mínimo de consenso para que a matéria seja aprovada pelo colegiado e continue tramitando nas comissões temáticas. Caso contrário, o presidente do Senado, Eunício Oliveira (PMDB-CE), já avisou que lerá em plenário o requerimento de urgência, apresentado por diversos senadores, para que o projeto seja votado de forma mais rápida.



Para empresas como a Uber, proposta vai “proibir” os aplicativos de mobilidade urbana no Brasil (Foto: AFP via Estadão)



Alvo de extenso debate e disputa entre taxistas e motorista dos aplicativos, o projeto também tem dividido a opinião dos senadores.



Uns defendem que a proposta deve ser aprovada o quanto antes, ao contrário de outros que preferem ampliar o debate e fazer o texto ser aprovado nas quatro comissões que ainda restam. Relatado pelo



senador Pedro Chaves (PSC-MS), um substitutivo da proposta foi lido na CCT no final de setembro, mas devido à possibilidade de se aprovar o requerimento de urgência, o projeto ainda não foi votado.



Para empresas como a Uber, da forma como foi aprovada pela Câmara, a proposta vai “proibir” os aplicativos de mobilidade urbana no Brasil, prejudicando mais de 17 milhões de usuários, ao engessar as regras para o cadastro dos motoristas. Já os taxistas querem para que o projeto seja aprovado o mais rápido possível. Na semana passada, centenas de carros de diversos estados foram a Brasília pressionar os parlamentares. Ambos os lados também incentivam as categorias a enviar mensagens pelas redes sociais e ligar para os senadores, na tentativa de convencê-los.

CPI da Previdência

Um dia antes, parte dos senadores vai se debruçar sobre o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito da Previdência. O colegiado promoveu uma série de audiências públicas e se reuniu nos últimos seis meses com o objetivo de investigar a contabilidade da Previdência Social e possíveis desvios de recursos do sistema. De acordo com o relator, senador Hélio José (PROS-DF), o déficit da Previdência apontado pelo governo para justificar uma reforma na área é “uma conta forçada” baseada em cálculos “irreais e inverídicos”.

“Com a CPI da Previdência, a gente está mostrando que aquela fórmula 85/95 já tem idade mínima [para se aposentar]. Quem quiser se aposentar não tem que ficar nesse papo furado deles de que vai se aposentar com o salário integral sem precisar usar o fator previdenciário. [Hoje] já não precisa usar o fator”, argumenta o senador Paulo Paim (PT-RS), presidente da comissão, sobre o cálculo aprovado em 2015 pelos parlamentares.

Sessão conjunta

Na noite de terça-feira (24), também está prevista uma sessão conjunta do Congresso Nacional, onde senadores e deputados devem analisar seis vetos presidenciais, dentre eles o que rejeita parte do projeto de lei que permite aos estados decidirem sobre a remissão de créditos tributários. A única proposição vetada na íntegra pelo presidente Michel Temer a ser analisada na próxima semana é a medida provisória que prorrogava para 2019 o prazo para utilização do Regime Especial de Tributação para Desenvolvimento da Atividade de Exibição Cinematográfica (Recine).

ANEXO 14

14. Jornal: D24AM

Titulo: Após Senado, projeto de app de transporte vai a Câmara

Data: 4 de novembro de 2017 às 07:17

Link: <https://d24am.com/claro-escuro/apos-senado-projeto-de-app-de-transporte-vai-camara/>

Após Senado, projeto de app de transporte vai a Câmara

Após Senado, projeto de app de transporte vai a Câmara Uma das principais matérias aprovadas nesta semana pelo Senado foi o Projeto de Lei Complementar (PLC) 28/2017, que regulamenta os serviços de transporte que usam aplicativos, como Uber, Cabify e [...]

Da Redação / redacao@diarioam.com.br

Publicado em 4 de novembro de 2017 às 07:17



Após Senado, projeto de app de transporte vai a Câmara

Uma das principais matérias aprovadas nesta semana pelo Senado foi o Projeto de Lei Complementar (PLC) 28/2017, que regulamenta os

serviços de transporte que usam aplicativos, como Uber, Cabify e 99. O texto volta à análise da Câmara. O relator, senador Eduardo Lopes (PRB-RJ), acatou três das 20 emendas apresentadas. Duas foram decididas por acordo dos líderes partidários. Elas retiram a obrigatoriedade do uso de placas vermelhas e a exigência de que o condutor seja proprietário do veículo. Também foi aprovada emenda que atribui ao município apenas a competência para fiscalizar o serviço dos aplicativos, retirando das prefeituras o papel de autorizar o exercício da atividade. Esse é o ponto principal do PLC, para o qual empresas como o Uber são prestadoras de serviço público, dependentes de regulamentação, e que os motoristas precisariam de permissão para trabalhar. O PLC aprovado ainda prevê que os motoristas devem ter Carteira Nacional de Habilitação na categoria B

permissão para trabalhar. O PLC aprovado ainda prevê que os motoristas devem ter Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, entre outras exigências.



Homologação

Em Maués, a administração municipal homologou uma licitação no valor de R\$ 520 mil para contratar a empresa M. MC. Comb Magnani e R\$ 319 mil para contratar Simone Maia Afonso para fornecer refeições às secretarias municipais.

Condenação TCU 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) condenou o ex-prefeito de Canutama Raimundo Sampaio da Costa a devolver R\$ 95 mil aos cofres da União, além do pagamento de multa de R\$ 4 mil por irregularidade em prestação de contas.

Condenação TCU 2

De acordo com o TCU, o ex-prefeito teve as contas recebidas do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) reprovadas por irregularidades do Programa Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento a Educação de Jovens e Adultos.

Medicamentos

A Prefeitura de São Sebastião do Uatumã homologou uma licitação para contratar a empresa Instrumental Técnico Ltda. pelo valor de R\$ 1,9 milhão e ainda a empresa Norte Green Comércio de Produtos Farmacêuticos e Hospitalares Ltda. por R\$ 687,8 mil para aquisição de medicamentos para o município.

ANEXO 15

15. Jornal: Acrítica

Título: Uber para empresas é opção para economia no transporte em Manaus

Data: 28/07/2017 às 14:40

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/uber-para-empresas-e-opcao-para-economia-no-transporte-em-manaus>

TRANSPORTE

Uber para empresas é opção para economia no transporte em Manaus

Na capital, além do existente transporte de passageiros por meio de aplicativo, está em atividade o Uber for Business, transporte corporativo que pode economizar 40% em custos com funcionários



Uber for Business é uma espécie de transporte corporativo especialmente para empresas

OSWALDO NETO @ 28/07/2017 ÀS 14:40

[Facebook](#) [Twitter](#) [WhatsApp](#)

Com mais de 13 milhões de usuários ativos no Brasil solicitando viagens por meio do aplicativo, a Uber se lançou no mercado mundial com opções que vão além de levar a buscar passageiros. Uma delas, disponível para a capital desde o ano passado, é o Uber for Business, uma espécie de transporte corporativo especialmente para empresas. Segundo a Uber, a economia pode ser de até 40% com custos de deslocamento

comparada ao transporte privado ou táxi.

"A viagem corporativa fica registrada e se torna uma plataforma de automação. Isso tudo por meio da tela do computador", explicou o gerente de comunicação da Uber, Pedro Prochno.

Newsletter - Receba os destaques do portal A Crítica todos os dias no seu e-mail.

Assinar

Segundo ele, o sistema possibilita relatórios automatizados, centraliza pagamentos em um único cartão, define horários de viagens e acesso em tempo real aos percursos realizados pelos funcionários de qualquer empresa. Em Manaus, o serviço está disponível desde 2015, no entanto, não é acessado por meio do aplicativo, e sim pelo site uberparaempresas.com.br. A Uber não fornece levantamento de quantas empresas utilizam o sistema.

A Uber também mantém segredo sobre a quantidade de motoristas parceiros presentes na capital. "Isso muda diariamente e o tempo todo", sustenta o gerente da Uber na Região Norte, Henrique Weaver. O pagamento em dinheiro foi disponibilizado na capital na segunda-feira (24).

Vários tipos de 'Uber'

Durante apresentação para jornalistas em São Paulo, integrantes da Uber fizeram uma exposição de projetos tanto funcionamento quanto em estudo para os próximos anos a nível nacional e regional.

O primeiro deles é o Uber Pool, sistema compartilhado de viagens que está em atividade em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. Nesse modelo, o motorista da Uber transporta passageiros para o mesmo destino. A ideia é reduzir o índice de carros nas ruas dando confiança e segurança aos usuários.

Outra novidade é o UberEats, serviço que promete fazer um intermédio entre refeições, entregadores e clientes. Atualmente, o aplicativo está disponível apenas em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Uma das representantes da Uber, Gabriela Manzini, explicou que o sistema traz benefícios não encontrados no mercado de aplicativos de comida. "Ele dá acesso à solução de restaurantes diferentes. É uma tecnologia que aproxima pessoas com gostos parecidos, além de dar um controle de fluxos para o dono do restaurante", disse ela, explicando que o serviço não tem previsão para chegar a Manaus.

Outra criação é o Uber Eventos, que oferece desconto para convidados em festas a partir de um controle de tempo e lugar, e o Uber Freight, o qual permite a interação entre motoristas de caminhão para o transporte de cargas a longa distância. Este último foi lançado há dois meses nos Estados Unidos e ainda não chegou ao Brasil.

A Uber também mostrou projetos ousados a serem implementados nos próximos anos. Entre eles está a utilização de carros autônomos nas cidades brasileiras, ou seja, que não utilizarão motoristas e serão guiados pela tecnologia fabricada pela empresa. Também está em estudo a fabricação de carros voadores movidos a motores elétricos. A previsão é que até 2023 a capital paulista receba os primeiros testes.

ANEXO 16

16. Jornal: Acrítica

Título: Motoristas do Uber participam de protesto contra PLC 28/2017 em Manaus

Data: 26/09/2017 às 10:04

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/motoristas-do-uber-participam-de-protesto-contr-plc-28-2017-em-manaus>

manifestação

Motoristas do Uber participam de protesto contra PLC 28/2017 em Manaus

Se o PLC for aprovado no Senado Federal, as empresas precisarão de autorização dos municípios para operar, assim como ocorre com os táxis.



Motoristas do Uber participam de protesto c... Assistir mais tarde Compartilhar

CARLA VIREJBA · 26/09/2017 às 10:04

[Facebook](#) [Twitter](#) [WhatsApp](#)

Centenas de motoristas que trabalham pelo aplicativo Uber participaram de uma manifestação seguida de carreta até a prefeitura de Manaus contra a PLC 28/2017 que tramita hoje no Senado e que trata da regulamentação dos serviços. Se o PLC for aprovado no Senado Federal, as empresas precisarão de autorização dos municípios para operar, assim como ocorre com os táxis.

A concentração ocorreu por volta das 8h30, na Arena Arnadeu Teixeira, na Avenida Constantino Nery. A carreta saiu às 9h até a Prefeitura, onde gritaram palavras de ordem em defesa da categoria.

Newsletter - Receba os destaques do portal A Crítica todos os dias no seu e-mail.

Assinar



A concentração ocorreu por volta das 8h30, na Arena Amadeu Teixeira, na Avenida Constantino Nery. A carreata saiu às 9h até a Prefeitura, onde gritaram palavras de ordem em defesa da categoria.

Newsletter - Receba os destaques do portal A Crítica todos os dias no seu e-mail.

Assinar



Motoristas do Uber participam de protesto contra PLC 28/2017 em Manaus
(Foto: Winnetou Almeida)



"Acreditamos que nós trouxemos um transporte de qualidade para Manaus. Os taxistas precisam pagar taxas e por isso o preço é caro e o transporte público oferecido pela população é precário", afirmou o motorista Marcos Ramos, um dos coordenadores do protesto de hoje.

Wentis Ribeiro, que trabalha há um mês pelo aplicativo Uber, acredita que apenas uma minoria está contra os motoristas que trabalham por meio do aplicativo. "Não estamos aqui para brigar com nenhuma categoria, estamos aqui para somar e oferecer um bom transporte para a população" destacou.

O projeto está previsto para ser votado nesta terça-feira no Senado Federal.

MANIFESTAÇÃO

PROTESTO

APLICATIVO

SENADO

REGULAMENTAÇÃO

SENADO FEDERAL

UBER

Compartilhe este conteúdo

Facebook

Twitter

WhatsApp

ANEXO 17

17. Jornal: Acrítica

Título: Plataforma de transporte Uber pode render até R\$ 1.750 por semana em Manaus

Data: 31/10/2017 às 09:12

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/domingo-alternativa-da-vez>

Plataforma de transporte Uber pode render até R\$ 1.750 por semana em Manaus

Serviço de carona remunerada movimentou concessionárias, locadoras de carro e renda para autônomos durante a crise econômica no Brasil



O motorista Angelo Cabral conta que para se dar bem no Uber precisa traçar metas e horários fixos. (Foto: Marcio Silva)

REBECA MOTA @ 31/10/2017 ÀS 09:12

f Facebook

Twitter

WhatsApp

O que era para ser um ganho a mais passou a ser a principal fonte de renda de muitos motoristas que perderam o emprego e encontraram na plataforma de transporte Uber o sustento da família. O serviço conquistou muitos usuários e já faz parte do cotidiano dos manauaras, movimentando inclusive a economia da cidade. Os ganhos atraem

condutores e até profissionais de outras áreas, como funcionários públicos, dentistas e advogados.

A reportagem conversou com motoristas que utilizam a ferramenta, que chegou à capital amazonense no dia 12 de abril desse ano. Os rendimentos líquidos dos condutores, por semana, variam de R\$ 800 a R\$ 1.750, já descontada a porcentagem de 25% da receita total de renda com as viagens que fica com o Uber.

Newsletter - Receba os destaques do portal A Crítica todos os dias no seu e-mail.

Assinar

O instrutor de paraquedismo, que pediu para não ser identificado, encontrou na plataforma uma alternativa para driblar a crise. Ele atua como motorista do Uber há quatro meses e que fatura por mês R\$ 4 mil com 37 viagens mensais e uma meta pessoal por dia de R\$ 250.

“Há dois anos sofri um acidente, fraturei a coluna durante uma apresentação em São Paulo com paraquedas. Daí um amigo fez o convite para virar motorista do Uber. E hoje tenho mais de 1 mil corridas e aproximadamente 800 com cinco estrelas. Vale a pena, faturou aproximadamente R\$ 4 mil por mês já tirando os custos com combustível e óleo”, diz.



Crescimento

Concessionárias e locadoras percebem o crescimento na procura por veículos para Uber. É o caso da Braga Veículos que aumentou a venda de forma significativa. “Aumentou tanto nas vendas como no pós-vendas, o número de pessoas interessadas com a finalidade para ser Uber. A cada 10 que compram 5 dizem que vão virar Uber. A KL Rent a Car foi uma das locadoras que comprou de forma significativa conosco recentemente”, revela a coordenadora central de agendamento da Braga Veículos, Bruna Lopes.

Outra concessionária que aumentou 17% nas vendas de seminovos por conta do motoristas interessados em virar Uber foi a Renault em Manaus. “Aqui nós sentimos muito a procura. De 17 carros vendidos 3 são para fins de Uber, isso representa um aumento de 17% nas vendas e ficamos muito felizes com isso”, revela o gerente de seminovos da Renault, Alvanir Magalhães.

A secretária da Locadora MCM Rent a Car, Estefany Salan, explica que 10 pessoas por dia estão buscando carros na locadora, mas que por enquanto a locadora não aluga carros para fins lucrativos, mas que estão em proposta para mudar.

“São muitas pessoas interessadas, por conta disso, em breve vamos estar alugando para Uber”, adianta Salan.

Gastos

Os gastos com combustível nem chegam aos pés do faturamento dos motoristas. Em Manaus, eles desembolsam de R\$ 300 a R\$ 350 por semana, em casos de veículos a álcool ou gasolina. “Aproximadamente 40% do faturamento é para gastos com combustível e manutenção. Eu gasto R\$ 300 com gasolina por semana e R\$ 300 com manutenção a cada 10 mil quilômetros, ou seja, a cada quatro meses”, conta Rosendo Bruno.

Motoristas do Uber em Manaus

Angelo Cabral

O motorista Angelo Cabral conta que para se dar bem no Uber precisa traçar metas e horários fixos. “Se alguém quiser trabalhar no Uber tem que se dedicar, ter foco e metas, caso não tiver essas ferramentas não compensa”. Ele revela ainda que tem outros projetos de investir o dinheiro do Uber em outra fonte de renda. “Nós não temos apoio de nenhum político, é sempre uma ameaça na mobilidade do Brasil”.

O motorista Angelo Cabral conta que para se dar bem no Uber precisa traçar metas e horários fixos. "Se alguém quiser trabalhar no Uber tem que se dedicar, ter foco e metas, caso não tiver essas ferramentas não compensa". Ele revela ainda que tem outros projetos de investir o dinheiro do Uber em outra fonte de renda. "Nós não temos apoio de nenhum político, é sempre uma ameaça na mobilidade do Brasil".

Rosendo Bruno Tavares

O estudante de odontologia Rosendo Bruno Tavares conta que resolveu ser motorista do Uber para ganhar uma renda extra. E por seu curso ser integral ele trabalha depois das 18 horas até às 22 horas e nos finais de semana das 08 horas às 23 horas. "Em média realizo 80 viagens na semana. Até dia 18 do mês o retorno é muito bom, depois disso o movimento fica bem fraco, assim faturei de R\$ 800 a 1100", conta.

Paulo Victor Brasil

O estudante de direito Paulo Victor Brasil resolveu ser motorista do Uber por causa da instabilidade de emprego no Amazonas. "Eu estava somente estagiando com minha mãe. Alguns dias tinha coisas para fazer e em outros não. E sempre que tenho tempo disponível eu opto por ser Uber, não tem um horário fixo, atuo na madrugada ou horário de almoço. Gasto com combustível e o aluguel do veículo".

Alan Castro

O motorista do Uber Alan Castro conta que resolveu investir na plataforma para ter uma renda independente. "Tenho experiência ampla em vários setores, mas o mercado de trabalho é concorrido". Alan dedica integralmente seu dia como motorista do Uber até bater as metas. "Faturei entre R\$ 180 a \$350 e busco com este dinheiro honrar dívidas e investir num projeto empreendedor".

Urgência em votação contra aplicativos

O Senado Federal aprovou na última terça-feira (24) por 46 votos a 7, a urgência para votação do Projeto de Lei 28/2017, que regulamenta o uso de aplicativos de transporte remunerado privado de passageiros, como o Uber, Cabify e 99. Inicialmente, o objetivo era votar ainda na terça-feira o projeto na Comissão de Ciência e Tecnologia da Casa, mas, como não houve acordo, o presidente do Senado, Eunício Oliveira, colocou em votação no plenário o pedido de urgência. Com isso, a proposta não precisará mais tramitar nas comissões.

ANEXO 18

18. Jornal: Acrítica

Título: Taxistas vão fazer bandeira 1 em dezembro para concorrer com apps de transporte

Data: 17/11/2017 às 16:55

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/taxistas-vao-aderir-bandeira-1-no-mes-de-dezembro-para-fugir-da-crise-em-manaus>

MAIS BARATO

Taxistas vão fazer bandeira 1 em dezembro para concorrer com apps de transporte

Segundo o Sindtáxi, ao menos 30% dos profissionais não vão cobrar a bandeira 2, mais cara, para competir com Uber, 99OP e YetGO



A procura pelos serviços de Táxi diminuiu com a chegada dos aplicativos de transporte privado (Foto: Arquivo AC)

AMANDA GUIMARÃES @ 17/11/2017 ÀS 16:55

[Facebook](#) [Twitter](#) [Whatsapp](#)

Os taxistas de Manaus podem utilizar a bandeira 2 nas corridas a partir do dia 1º de dezembro, mas para fugir da crise que assola a categoria desde a chegada dos aplicativos de transporte na cidade, alguns profissionais decidiram inovar e apostar em

O decreto nº 3.286 regulamenta a Lei Municipal nº 2.088, de 30 de dezembro de 2015, que legaliza a utilização da bandeira 2 a partir do 1º do mês de dezembro. A Lei foi aprovada para que a categoria arrecadasse o abono salarial equivalente ao 13º salário.

Sobre a troca das bandeiras, o presidente do Sinditáxi afirmou que a escolha dos profissionais deve ser respeitada. "Por conta da crise, alguns taxistas vão aderir a bandeira 1. Nós como sindicato não podemos obrigar que o taxista trabalhe com determinada bandeira, porque a nossa situação é muito complicada. Não estamos conseguindo nem ter um salário, imagina o décimo terceiro", relatou.

Em dias comuns na cidade de Manaus, a bandeira 1 é cobrada das 6h às 22h, exceto nas corridas de táxis convencionais de ida e/ou volta para o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes. A bandeira 2 é praticada das 22h às 6h em dias úteis, nos feriados e finais de semana.

Alternativa para desconto

Procurado pela reportagem, o vereador Elissandro Amorim Bessa (PHS), um dos parlamentares a levantar a bandeira contrária aos serviços de aplicativos de transporte, se posicionou a favor da troca das bandeiras do taxímetro. Ele destacou que por conta do surgimento de aplicativos de transporte de Manaus a procura pelo táxi diminuiu, por isso é válido o profissional buscar soluções para chamar a atenção do cliente.

"A troca da tarifa é válida pela situação que o País enfrenta e com a concorrência no sistema de transporte de Manaus com o surgimento dos aplicativos. Com a bandeira 2, os valores ficam acima, então, quem ganha é a população com a utilização da tarifa mais barata", ressaltou.

Sem penalidades

O vereador também afirmou que os taxistas que aderirem a bandeira 1 não devem ser penalizados, pois no decreto municipal está escrito que os profissionais podem promover descontos para os clientes.

"Quem trocar de tarifa não deve ser penalizado, porque na mesma lei que autoriza a cobrança da bandeira 2 no mês de dezembro, consta que os taxistas podem fazer descontos. Os profissionais podem transportar as pessoas com os valores que eles acham conveniente. Ninguém pode obrigar ninguém a trabalhar com a bandeira 2", destacou o vereador.

Bessa ainda comenta que as cooperativas de táxis da cidade de Manaus estão criando novas medidas para oferecer ao cliente um preço parecido de aplicativos como Uber, 99POP e YetGO. "Algumas cooperativas estão proporcionando aos clientes, no aplicativo de cada empresa, os preços mais baratos, parecidos como os aplicativos mais tradicionais da cidade. O serviço do taxista é melhor", defendeu o político.

Profissional vai aderir

O taxista Marivaldo Bahia, de 45 anos, comentou que vai aderir a troca de bandeiras na cobrança dos passageiros. "Estamos atrás de melhorias para chegar perto dos aplicativos de transporte. Não temos como competir com eles, porque os preços são diferenciados. Precisamos nos adaptar ao sistema, por isso vou cobrar bandeira 1 neste mês de dezembro", completou.

CRISE	CATEGORIA	TARIFA	BANDEIRA	TIPO DO TÁXI
-------	-----------	--------	----------	--------------

ANEXO 19

19. Jornal: Acrítica

Título: SMTU diz que vai avaliar liberação de veículos da Uber apreendidos nesta quarta (20)

Data: 20/12/2017 - 17:28

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/smtu-afirma-que-vai-avaliar-liberacao-de-veiculos-do-uber-apreendidos-nesta-quarta-feira-20>

TRANSPORTE

SMTU diz que vai avaliar liberação de veículos da Uber apreendidos nesta quarta (20)

Motorista da Uber afirmou que ordem para apreensão dos veículos partiu do gabinete do prefeito; SMTU diz que carros foram apreendidos durante operação que visava coibir transporte irregular de passageiros



Representantes do Uber se reuniram com coordenador do Gabinete do Prefeito, Mário Barros; Superintendente da SMTU, Francilides Ribeiro; e chefe da Casa Militar Darcelos Gomes. Foto: Divulgação

ACRITICA.COM* @ 20/12/2017 ÀS 17:28

[Facebook](#) [Twitter](#) [Whatsapp](#)

O superintendente municipal de transportes urbanos, Francilides Ribeiro, afirmou que vai avaliar a possibilidade de liberação dos dois veículos do aplicativo de transporte Uber dentro da rodoviária de Manaus na manhã desta quarta-feira (20).

"Estaremos nos encaminhando à SMTU (Superintendência Municipal de Transportes Urbanos) para verificarmos as irregularidades pelas quais os carros apreendidos se encontram e, a partir da constatação, avaliarmos se liberamos os veículos", declarou Ribeiro, após receber representantes da Uber na sede da Prefeitura de Manaus.

Em nota, a SMTU informou que os carros da Uber foram apreendidos durante uma operação junto à Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas (Arsam) para coibir o transporte irregular de passageiros. “Entre as apreensões, havia veículos realizando transporte sem autorização por parte da SMTU, além de carros fazendo serviço de frete irregular”, diz trecho do comunicado.

Após as apreensões, motoristas da Uber foram até a sede da Prefeitura, na av. Brasil, bairro Compensa, Zona Oeste, e fizeram uma manifestação.

“Estamos aqui em frente à Prefeitura de Manaus porque dois carros nossos foram apreendidos na rodoviária. Perguntamos o motivo do funcionário da SMTU e ele nos disse que a decisão tinha saído do próprio gabinete do prefeito”, declarou a motorista Samara Nicacio durante o protesto.

***Com informações da assessoria de imprensa da Secretaria Municipal de Comunicação (Semcom)**

APREENSÃO

SMTU

VEÍCULOS

UBER

Compartilhe este conteúdo

f Facebook

Twitter

Whtasapp

ANEXO 20

20. Jornal: Acrítica

Título: Prefeitura quer ‘contribuição’ da Uber para desenvolvimento de Manaus, diz Artur

Data: 23/12/2017 -17:28

Link: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/prefeitura-vai-esperar-regulamentacao-federal-para-deliberar-sobre-aplicativos-de-transporte>

Prefeitura quer ‘contribuição’ da Uber para desenvolvimento de Manaus, diz Artur

Secretaria Municipal de Comunicação (Semcom) informou em nota que a Prefeitura espera a regulamentação federal para deliberar sobre apps de transporte



Os motoristas protestaram em frente da Prefeitura de Manaus, localizado na bairro Compensa, após a apreensão de veículos da Uber. Foto: Jair Araújo

VICTOR DAVINATI @ 23/12/2017 às 17:28

[Facebook](#)[Twitter](#)[WhatsApp](#)

A Prefeitura de Manaus vai esperar a regulamentação federal dos serviços de transporte oferecidos por aplicativos – como Uber e 99 – para planejar a legislação municipal sobre o tema. O posicionamento foi informado pela Secretaria Municipal de Comunicação (Semcom), na sexta-feira (22), em resposta a questionamentos feitos pela reportagem do Portal A Crítica.

Perguntada sobre qual seria a proposta de regulamentação dos aplicativos de transporte pensada pela Prefeitura, a Semcom se limitou a enviar, por e-mail, uma publicação do prefeito de Manaus, Artur Neto, em suas redes sociais, na qual ele afirmava não ser contra o Uber.

Na postagem, Artur também diz que negociações entre Prefeitura e a Uber estão em andamento. "A Prefeitura também negocia com a Uber para que este serviço, a exemplo de outras cidades no mundo, deixe também sua contribuição para o desenvolvimento de Manaus", diz trecho da publicação.

Apreensão de veículos da Uber em Manaus

Na última quinta-feira (21), um dia após a apreensão de dois veículos da Uber na rodoviária de Manaus, **uma comissão formada por motoristas que trabalham com o aplicativo se reuniu com membros da administração municipal.**

Após a reunião, o coordenador do Gabinete do Prefeito, Mário Barros, afirmou que o sistema de transporte de passageiros por aplicativos caminha em direção a uma regulamentação. "A Prefeitura de Manaus está de portas abertas para encaminhar uma melhor solução para todos", disse.

Diante da falta de legislação no âmbito municipal e nacional sobre o funcionamento dos aplicativos de transporte, a Semcom também foi questionada a respeito dos critérios usados para apreender veículos da Uber. Mas não respondeu a pergunta.

O superintendente municipal de transportes urbanos, **Francilides Ribeiro, afirmou na última quarta-feira (20), que iria avaliar a possibilidade de liberação dos dois veículos do aplicativo de transporte Uber apreendidos naquele dia.** A Semcom também não respondeu se os carros foram liberados.

Projeto de Lei está na Câmara dos Deputados

O Projeto de Lei da Câmara nº28/2017 (PLC 28/2017) que aborda a legalização dos aplicativos de transporte foi votado no Senado no dia 31 de outubro. Mas voltou para a Câmara dos Deputados, após tópicos como a adoção de placas vermelhas por carros que participem de corridas por aplicativo e a necessidade de o motorista utilizar carro próprio para trabalhar com apps serem retirados da medida original.

A regulamentação de apps como Uber e 99 é alvo de intenso debate na Câmara e no Senado. Um dos artigos que também foi retirado da proposta original é o que dá aos municípios o poder de fiscalizar os aplicativos de transporte. Alguns deputados já se manifestaram sobre o assunto e pretendem "ressuscitar" o tópico durante o novo debate na Câmara.

"Retirar do texto o poder de autorização dos municípios é um verdadeiro absurdo. Você não pode dizer que alguém vai fiscalizar um serviço se não tem o poder de autorizá-lo. Se eu não sou quem o autorizo, como eu irei puni-lo?", questionou o deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP), autor do PLC 28/2017, **em entrevista ao jornal Correio Brasiliense no mês de novembro.**

São Paulo e outras cidades do mundo regulamentaram o funcionamento de aplicativos de transporte a partir de decretos, por exemplo.

Apenas a Lei Federal pode regulamentar apps

Durante o 2º Congresso Brasileiro de Internet, em 2015, a ministra do STJ (Superior Tribunal de Justiça), Fátima Nancy Andrighi, afirmou que só uma lei federal pode proibir o Uber.

O Artigo 30 do Capítulo IV do Título III da Constituição diz que é competência dos

Carlos Zarattini (PT-SP), autor do PLC 28/2017, **em entrevista ao jornal Correio Brasiliense no mês de novembro.**

São Paulo e outras cidades do mundo regulamentaram o funcionamento de aplicativos de transporte a partir de decretos, por exemplo.

Apenas a Lei Federal pode regulamentar apps

Durante o 2º Congresso Brasileiro de Internet, em 2015, a ministra do STJ (Superior Tribunal de Justiça), Fátima Nancy Andrighi, afirmou que só uma lei federal pode proibir o Uber.

O Artigo 30 do Capítulo IV do Título III da Constituição diz que é competência dos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo.

A ministra, no entanto, explicou que os aplicativos de transporte ainda não se encaixam na legislação.

"O táxi é transporte público individual, que deve atender de forma universal os passageiros, enquanto o Uber é um transporte privado individual, no qual impera a autonomia da vontade do motorista, de acordo com sua conveniência", afirmou.

Apps pagam tributo para a Prefeitura em São Paulo

Desde maio de 2016, os serviços de transporte por aplicativo são autorizados em São Paulo graças a um decreto do, então prefeito da capital, Fernando Haddad (PT).

Em São Paulo, as empresas de aplicativo pagam para a Prefeitura de R\$ 0,10 a R\$ 0,40 por quilômetro rodado nas viagens. O valor varia de acordo com a quantidade de veículos que a empresa possui circulando na cidade. Quanto maior a frota, mais cara a taxa.

O decreto da capital paulista também prevê descontos para algumas situações. Chamar um carro pelo aplicativo fora do horário de pico do trânsito, circular fora do Centro expandido da cidade e aos domingos e feriados são algumas delas. Viagens em que o veículo é conduzido por uma mulher também saem mais baratas.

No México aplicativos enviam dinheiro a fundo para taxistas

A Cidade do México se tornou, em julho de 2015, a primeira capital da América Latina a regulamentar o funcionamento dos aplicativos de transporte. No município, um imposto de 1,5% sobre o valor de cada corrida chamada pelos apps é repassado a um fundo destinado à melhoria dos serviços de táxi.

Para trabalhar com os aplicativos, cada motorista paga uma permissão anual que custa cerca de US\$ 100 (cem dólares). Além disso, é exigido que os carros utilizados nas viagens por aplicativo tenham valor de no mínimo US\$ 12,6 mil.

MANAUS PREFEITURA DE MANAUS ARTUR NETO UBER BOLT GBCOP CABBY

Compartilhe este conteúdo

 Facebook  Twitter  WhatsApp

ANEXO 21

21. Jornal: Em tempo

Título: Estudantes farão reuniões a favor do Uber em Manaus

Data: 10 de abril de 2017 - 10:14

Link: <https://d.emtempo.com.br/dia-a-dia/73080/estudantes-farao-reunioes-a-favor-do-uber-em-manaus>



The screenshot shows a news article on the 'emtempo' website. The header includes the site's logo, a search icon, and weather information for Manaus: 23,71 m and R\$4,16. The article is dated April 10, 2017, at 10:14. The title is 'Estudantes farão reuniões a favor do Uber em Manaus'. Below the title, it says 'DA REDAÇÃO | 10 de abril de 2017 - 10:14'. There is a video player with a play button and a progress bar. The main image shows a hand holding a smartphone displaying the Uber logo, with a yellow taxi sign visible in the background. Below the image, there is a caption: 'Nos dias 18 e 22 de abril acadêmicos visitarão faculdades públicas e privadas da capital para recolher assinaturas para enviar à CMM - Divulgação'. The article text begins with: 'Após as diversas polêmicas envolvendo a implantação sistema de transporte de passageiros em carros particulares, universitários decidiram formar um grupo para recolher assinaturas em faculdades públicas e privadas de Manaus, afim de garantir a viabilidade do serviço alternativo na cidade e reforçar as ações junto aos poderes públicos, para que o aplicativo Uber comece a vigorar na capital. As visitas já estão agendadas para o dia 18 de abril, na Escola Superior de Tecnologia (EST) e no dia 22 de abril, na Escola Superior de Ciências Sociais (Eso). De acordo com um dos coordenadores do movimento, o estudante Júlio Lins, essa foi uma das formas



De acordo com um dos coordenadores do movimento, o estudante Júlio Lins, essa foi uma das formas encontradas pelos estudantes de mostrar à população que ao contrário do que vem sendo propagado por profissionais de outra categoria, o sistema Uber pode sim trazer diversos benefícios aos manauaras, principalmente na questão econômica.

Ainda segundo o universitário, é preciso desmistificar a ideia de que o Uber seria uma concorrência desleal e que a implantação em Manaus, deixaria centenas de pais de famílias desempregados.

“Por sermos universitário, é muito mais fácil levarmos esses tipos de informação para o nosso ambiente. Queremos mostrar para a população que além de sermos formadores de opiniões, podemos contribuir para a qualidade dos serviços prestado na cidade. Esses aplicativos de carona compartilhada, geram inúmeros boatos, que precisam ser esclarecidos. E é praticamente isso que iremos fazer nas universidades. Mostrar os benefícios que o Uber irá trazer para Manaus. O mercado tem espaço para todos, basta as pessoas quererem se adaptar a ele”, ressaltou.

Júlio informou que ao fim do movimento que irá colher as assinaturas para a implantação do aplicativo, o grupo de universitários irá até a Câmara Municipal de Manaus (CMM), protocolar o documento para que seja avaliada de forma correta a possibilidade de colocar em circulação os veículos que estão associados ao aplicativo.

“Representaremos junto a CMM a vontade da maioria dos manauaras. Como muitas pessoas não tem tempo para estarem nesses lugares reivindicando o direito de ter Uber em Manaus, nós faremos isso por eles. Queremos deixar claro que não temos nenhuma ligação com a direção do aplicativo. Estamos apenas representando os interesses da população e principalmente dos consumidores”, concluiu.

Gerson Freitas
EM TEMPO



ANEXO 22

22. Jornal: Em Tempo

Título: Aplicativo Uber divide plenário da CMM

Data: 18 de abril de 2017 - 06:00

Link: <https://d.emtempo.com.br/politica/73506/aplicativo-uber-divide-plenario-da-cmm>



POLÍTICA

Aplicativo Uber divide plenário da CMM

DA REDAÇÃO | 18 de abril de 2017 - 06:00

 Ouça: Aplicativo Uber divide plenário da CMM
0:00  100%  audíma



Para o presidente da casa, Wilker Barreto (sentado à esq.), o APP iniciou suas operações de forma errada - Tiago Corrêa/CMM

A **implantação do aplicativo Uber na capital amazonense** e a operação da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), que resultou na apreensão de 14 veículos que estavam transportando passageiros por meio da ferramenta, repercutiu nesta segunda-feira (17) no plenário da Câmara Municipal de Manaus (CMM).

Funcionando na cidade desde a última quarta-feira, o aplicativo se tornou mais uma opção de transporte para os passageiros de Manaus, pois com um toque na tela de seu celular, o usuário pode conseguir, em poucos minutos, um motorista. O ponto que está sendo discutido entre os parlamentares é sobre a realização da regulamentação, que ainda não aconteceu, o que torna o transporte irregular.

Contrário ao aplicativo, o vereador Bessa (PHS) parabenizou a **ação da SMTU** e lembrou que o mecanismo ainda é ilegal, mesmo já estando em funcionamento na cidade.



O vereador Chico Preto (PMN) afirmou que o modelo de transporte de passageiro tem previsão legal - Divulgação

“No artigo 20 do decreto 3.286 de 11 de março de 2016, diz que será considerado exercício irregular de atividade aquele que explorar o serviço similar a táxis sem que o veículo ou condutor estejam cadastrados na SMTU. Então, a superintendência não cometeu nenhum crime. Não tem como aceitar o errado. Ressalto que não queremos proibir, mas precisa haver regulamentação”, pontuou.

Em meio a discussões, o presidente da Câmara, vereador Wilker Barreto (PHS), ponderou que o Uber iniciou as operações de forma errada em Manaus, mas o tema será o centro de debate agendado para amanhã, na casa, por meio de audiência pública.

“O aplicativo precisa operar em Manaus sob regras claras para o consumidor, sem ‘canibalizar’. As discussões na casa legislativa precisam ser para sociedade e não em favor de categorias. Na minha opinião eles começaram de forma torta. Não vieram à Câmara e não foram à prefeitura”, ressaltou.

Amparo legal

“No artigo 20 do decreto 3.286 de 11 de março de 2016, diz que será considerado exercício irregular de atividade aquele que explorar o serviço similar a táxi sem que o veículo ou condutor estejam cadastrados na SMTU. Então, a superintendência não cometeu nenhum crime. Não tem como aceitar o errado. Ressalto que não queremos proibir, mas precisa haver regulamentação”, pontuou.

Em meio a discussões, o presidente da Câmara, vereador Wilker Barreto (PHS), ponderou que o Uber iniciou as operações de forma errada em Manaus, mas o tema será o centro de debate agendado para amanhã, na casa, por meio de audiência pública.

“O aplicativo precisa operar em Manaus sob regras claras para o consumidor, sem ‘canibalizar’. As discussões na casa legislativa precisam ser para sociedade e não em favor de categorias. Na minha opinião eles começaram de forma torta. Não vieram à Câmara e não foram à prefeitura”, ressaltou.

Amparo legal

Na defesa do aplicativo e dos motoristas que aderiram ao sistema, o vereador Chico Preto (PMN) afirmou que o modelo de transporte de passageiro tem previsão legal conforme o artigo 12 da Constituição Federal, que diz que os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados pelo poder público municipal.

“O aplicativo não precisa de autorização da prefeitura. Cabe a ela organizar e disciplinar o serviço com um decreto. Eu vou defender essa posição de que cada Poder Executivo municipal regulamente o serviço como fez o Rio de Janeiro, São Paulo, Vitória e Brasília, criando alternativas de mobilidade urbana”, disse o vereador.

O líder do prefeito na Câmara, Marcel Alexandre (PMDB) diz que acertou com o superintendente da SMTU, Audo Costa, em esperar a definição do Uber que tramita no Congresso Nacional, em Brasília. Porém, com o aplicativo já funcionando e na tentativa de evitar novas apreensões de veículos, ele disse que vai propor ao prefeito Arthur Neto (PSDB), uma regulamentação da mesma forma que os outros municípios.

“Para dar legalidade, precisamos atender por lei garantindo a igualdade de concorrência. A prefeitura não pode ser furta a isso. Como a demanda encontra celeridade, vou propor para que a gente possa seguir a mesma linha dos outros municipalistas”, disse o vereador.

Diogo Dias

EM TEMPO

ANEXO 23

23. Jornal: Em tempo

Título: Taxistas pressionam vereadores a votarem contra regulamentação do Uber

Data: 19 de abril de 2017 - 16:48

Link: <https://d.emtempo.com.br/dia-a-dia/73607/taxistas-pressionam-vereadores-a-votarem-contra-regulamentacao-do-uber>



DIA A DIA

Taxistas pressionam vereadores a votarem contra regulamentação do Uber

DA REDAÇÃO | 19 de abril de 2017 - 16:48

 Ouça: Taxistas pressionam vereadores a votarem contra regulamentação do Uber
0:00  100% audíma



Os taxistas e mototaxistas pressionam os vereadores para votarem contra a regulamentação do Uber - Fotos: Márcio Melo



Mais de 350 taxistas e mototaxistas participam, na tarde desta quarta-feira (19) uma audiência pública no Plenário da Câmara Municipal de Manaus (CMM), para discutir a regulamentação do aplicativo de transporte individual de passageiros, Uber, que começou a atuar em Manaus na semana passada. O profissionais de transporte pressionam os vereadores para votarem contra a Lei que regulamenta a nova categoria.



Nenhum representante do Uber está presente na audiência

Um dos defensores do Uber em Manaus, o vereador Professor Fransuá Matos (PV) criticou as operações realizadas, nos últimos dias, pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU).

“Estamos vivendo numa época de transformação, por causa da tecnologia.



Um dos defensores do Uber em Manaus, o vereador Professor Fransuá Matos (PV) criticou as operações realizadas, nos últimos dias, pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU).

“Estamos vivendo numa época de transformação, por causa da tecnologia. Então, temos que viver essa tecnologia. O papel do município é regulamentar o serviço. Temos que fazer o dever de casa e regulamentar o aplicativo para atuar de forma correta”, falou o vereador.

Quem também saiu em defesa do novo serviço foi o vereador Marcelo Serafim (PSB). “O cidadão tem o direito de decidir se ele quer andar de ônibus, de taxi, de mototaxista ou de Uber. O cidadão é quem decide”, falou.

Nenhum representante do Uber está presente na audiência, apenas representantes de movimentos que são a favor do aplicativo foram até a CMM. Os vereadores, que subiram na tribuna e se mostraram a favor do aplicativo, foram vaiados pelos taxistas presentes no Plenário.



“Só queremos ter o direito de escolher. Não é crime a gente querer andar em um serviço bom e barato. Hoje sou minoria nesse Plenário, mas sou a maioria na cidade. Tenho certeza que a maioria dos cidadãos são a favor desse aplicativo”, falou um dos representantes do movimento “Queremos Uber em Manaus”.



ANEXO 24

24. Jornal: Em tempo

Título: Taxistas e mototaxistas se unem em protesto contra Uber e YetGo

Data: 19 de junho de 2017 - 10:58

Link: <https://d.emtempo.com.br/dia-a-dia/76987/taxistas-e-mototaxistas-se-unem-em-protesto-contr-uber-e-yet-go>



DIA A DIA

Taxistas e mototaxistas se unem em protesto contra Uber e Yet Go

DA REDAÇÃO | 19 de junho de 2017 - 10:58

 Ouça: Taxistas e mototaxistas se unem em protesto contra Uber e Yet Go 0:00  100% audíma

Taxistas e mototaxistas da capital realizam uma manifestação em frente à sede da Prefeitura de Manaus, localizada na avenida Brasil, bairro Compensa, Zona Oeste da capital. Segundo os manifestantes, a exigência é a fiscalização do sistema de transporte urbano. As categorias querem o fim de meios alternativos de mobilidade como o Uber e Yet Go.

Revoltados, os taxistas e mototaxistas bloquearam a via e atearam fogo em pneus e pedaços de madeira que eram usados como barricadas.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos e Taxistas de Manaus (Sintax-AM), José Carlos, a manifestação é para chamar a atenção das autoridades municipais. “A nossa principal reivindicação é a fiscalização, Manaus já tem um histórico de clandestinidade no sistema e isso já vem de muitos anos, não é só dessa administração. Hoje a situação chegou ao caos, precisamos que a prefeitura fiscalize todo o sistema de transporte”, protestou.



O diretor-presidente de uma das cooperativas de rádio táxi, Marcelo Neder, disse que a manifestação começou por volta de 7h30 da manhã e que os profissionais vão ficar em frente à sede até que o Prefeito de Manaus, Artur Virgílio Neto (PSDB), receba as duas categorias. “Somos mais de 4 mil taxistas circulando na cidade, estamos exigindo que seja regulamentado o serviço de transporte por aplicativo, que hoje é irregular”, afirmou o taxista.

Para o mototaxista Jocinei Marques Ribeiro, de 39 anos, a chegada dos dois aplicativos na cidade afetou diretamente os lucros dos trabalhadores de táxi e mototáxi. “A população deixa de fazer uma corrida segura para se arriscar em um deslocamento com um transporte irregular, porque acreditam ser mais barato. A nossa categoria possui hoje, 2.900 mototaxistas regulamentados”, disse Jocinei.

Durante o período que a reportagem esteve no local, haviam cerca de 50 táxis estacionados nas duas faixas da avenida e 20 mototáxis ocupando a calçada do outro lado da via. Dez placas foram fixadas nas grades pelo lado de fora da Prefeitura com frases como “Minha Profissão não é bico!”, “Transporte Clandestino é ilegal e quem usa corre risco!” e “Somos taxistas com muito orgulho”.

Os manifestantes também soltaram rojões de fogos de artifício e gritaram palavras de ordem. Agentes do Manaustrans e policiais Militares do Batalhão de Choque estiveram no local.



ANEXO 25

25. Jornal: Em Tempo

Titulo: Ter carro próprio ou usar o Uber: tendência da economia compartilhada

Data: 04 de agosto de 2017 - 16:58

Link: <https://d.emtempo.com.br/economia/78742/ter-carro-proprio-ou-usar-o-uber-tendencia-da-economia-compartilhada>

ECONOMIA

Ter carro próprio ou usar o Uber: tendência da economia compartilhada

EM TEMPO | 04 de agosto de 2017 - 16:58

f

t

@

i

e

▶ 00%

Ouçã: Ter carro próprio ou usar o

100% Q

MAIS LIDAS



Completando quatro meses de uso em Manaus, o Uber ganha cada vez mais usuários pela cidade. O aplicativo de transporte individual, após passar pelos protestos iniciais dos taxistas, agora traz um novo questionamento. Na ponta do lápis, ainda compensa ter um carro próprio? Essa pergunta é mais abrangente do que parece e impossível de se verificar apenas com contas ou números. Além de trajetos e percursos, é preciso levar em consideração o perfil de cada pessoa. Para ajudar o usuário, montamos uma lista que vai ajudar você a decidir o seu tipo de transporte:

Uma nova cultura: ter e usar

O educador financeiro Fred Marques conta que o Uber faz parte de uma mudança cultural pela qual os brasileiros estão passando.

“Trata-se da economia compartilhada, onde o que importa não é a propriedade. O que importa é a posse”, diz ele. “Ou seja, a propriedade é ser dono do objeto e a posse é usar o objeto que é de outra pessoa”. Antes de decidir em qual modelo você se encaixa, é melhor observar alguns itens:

Que gastos devem ser levados em consideração?

Os custos do carro próprio não se restringem às parcelas. Além da gasolina, gasta-se com impostos, taxas de estacionamento, consertos e muito mais. Já com o Uber, o preço-base da corrida é de R\$1,50, mais R\$1,15 por quilômetro percorrido e R\$0,15 por minuto da duração da viagem. De acordo com Marques, o ideal é anotar os trajetos do dia a dia e observar o consumo durante um mês.

Quem está mais propenso a usar Uber?

Utilizar o aplicativo implica confiar no invisível: através da tecnologia, o seu cartão de crédito está pagando por um bem abstrato. Marques afirma que essa é uma característica do fenômeno da economia compartilhada. “A tecnologia demanda uma confiança no abstrato e quem está mais preparado para esse tipo de economia são os jovens”, diz.

Preço, conforto ou segurança?

Esse quesito pode ser analisado particularmente em cada corrida – e isso também vai de cada pessoa. Em caso de trajetos mais curtos ou retos, vale a pena considerar até mesmo o ônibus. O carro próprio oferece mais conforto e até mesmo uma certa segurança em relação ao transporte público. Já com o Uber, o preço da corrida pode subir em horários de pico, mas o aplicativo oferece a possibilidade de dividir corridas com um “carona”.

Roger Lima

EM TEMPO

Leia mais:

Uber libera a usuários pagamento em dinheiro em Manaus

ANEXO 26

26. Jornal: Em Tempo

Título: Aplicativo polêmico: uber volta a ser discutido por vereadores em Manaus

Data: 19 de setembro de 2017 - 05:39

Link: <https://d.emtempo.com.br/politica/80368/aplicativo-polemico-uber-volta-a-ser-discutido-por-vereadores-em-manaus>



POLÍTICA

Aplicativo polêmico: uber volta a ser discutido por vereadores em Manaus

DA REDAÇÃO | 19 de setembro de 2017 - 05:39





Aplicativo de serviço de transporte particular de passageiros voltou a ser debatido na CMM - Marcelo Melo

O aplicativo de transporte particular de passageiros, Uber, voltou a ser tema de debate, nesta segunda-feira (18), na Câmara Municipal de Manaus (CMM), e muitos vereadores defenderam a regulamentação do serviço na capital amazonense. O assunto, inclusive, já está na pauta do prefeito Arthur Neto (PSDB), que tem conversado com representantes do setor para se chegar a um consenso sobre o assunto.

Para o líder do prefeito na casa, vereador Joelson Silva (PSC), a situação é difícil e complexa, até porque envolve outros cinco mil taxistas convencionais, além dos modais do transporte executivo, alternativo e empresas de ônibus. "A atividade do Uber em alguns municípios é predatória", acrescentou.

Leia também: Ter carro próprio ou usar o Uber: tendência da economia compartilhada

Mas, para o vereador Cláudio Proença (PR), a regulamentação do Uber em Manaus tem que ser urgente, já que o serviço está causando desequilíbrio nos demais meios de transporte coletivo utilizados na capital.

Táxi compartilhado

Para ele, o táxi compartilhado, sistema adotado pelos taxistas para concorrer com aplicativos como Uber e Yet Go em agosto deste ano, está sendo deturpado pelos próprios taxistas. “Acredito que não são todos, mas alguns taxistas buzina nas paradas de ônibus para que passageiros adentrem nos seus veículos, fugindo do que se propôs para eles. E isso gera desequilíbrio entre alguns segmentos”, disse.



Vereador Bessa (PHS) representa a classe dos taxistas na Câmara Municipal de Manaus - Divulgação

Representante da classe dos taxistas na CMM, o vereador Bessa (PHS) destacou a importância do tema. “Havia alertado a casa quando iniciou essa moda dos aplicativos, vindo dos EUA e da Europa, que invadiu o Brasil. Já alertava para o caos que seria isso. Na próxima sexta-feira, os mototaxistas farão uma manifestação contra os aplicativos. O transporte coletivo está sentindo a ausência de passageiros e estamos com apenas cinco meses que esse aplicativo chegou em Manaus”, observou.

O vereador argumentou que sem a regulamentação, o sistema vai piorar e sucatear outras modalidades, já que funciona sem regras. De acordo com ele, mesmo em Estados onde os aplicativos chegaram mais cedo, até hoje ainda há problemas com a regulamentação sendo contestados na Justiça. Em contrapartida, ressaltou que o prefeito vem se reunindo com as categorias, no sentido de se adequar melhor ao projeto dos aplicativos.

Chico Preto (PMN), líder da oposição na CMM, criticou a prefeitura por não dar uma solução rápida para essa questão. “Um prefeito moderno se antecipa ao problema e chama as partes para

Chico Preto (PMN), líder da oposição na CMM, criticou a prefeitura por não dar uma solução rápida para essa questão. “Um prefeito moderno se antecipa ao problema e chama as partes para conversar. Mas o que a gente vê é a cidade sofrendo com essa questão, categorias reclamando e a prefeitura não fazendo o que é seu papel”, disse.

O vereador Gilmar Nascimento (PSD) também defende a regulamentação do aplicativo e a modernização do sistema de táxi. “É preciso que a prefeitura e a Câmara chamem para si e resolvam a questão. O Uber não tem que cair das nuvens e atuar sem regulamentação. A cidade não é sem lei. Dizer que precisamos um dos outros e que tem que atuar de forma compartilhada, não esquecendo que esses serviços são importantes para a cidade”, justificou.



Vereador Wilker Barreto defende regras para Uber - Foto: Tiago Corrêa/CMM

Presidente da Câmara, o vereador Wilker Barreto (PHS) entrou na discussão e ressaltou a importância dos modais na locomoção das pessoas. Ele citou que em São Paulo, por exemplo, o maior concorrente do Uber é o Táxi 99, também por meio de um aplicativo. “O táxi é registrado na prefeitura. Não defendo táxi nem Uber, defendo a livre concorrência. O Táxi 99 muitas vezes sai mais barato que o Uber”, afirmou.

O vereador defende regras para o Uber, assim como tem o sistema de táxi. “Temos que trazer modais de forma sadia e não predatória. Não se pode impedir o Uber, é uma tendência mundial”, ressaltou. “Defendo a concorrência sadia. Minha sugestão aos taxistas é o aplicativo de sucesso, que é o Táxi 99, devidamente credenciado junto ao poder público”, acrescentou.

Indicação

Durante os trabalhos, a vereadora Joana D'arc (PR) protocolizou a indicação nº 422/2017, que solicita a criação de um canal

Presidente da Câmara, o vereador Wilker Barreto (PHS) entrou na discussão e ressaltou a importância dos modais na locomoção das pessoas. Ele citou que em São Paulo, por exemplo, o maior concorrente do Uber é o Táxi 99, também por meio de um aplicativo. “O táxi é registrado na prefeitura. Não defendo táxi nem Uber, defendo a livre concorrência. O Táxi 99 muitas vezes sai mais barato que o Uber”, afirmou.

O vereador defende regras para o Uber, assim como tem o sistema de táxi. “Temos que trazer modais de forma sadia e não predatória. Não se pode impedir o Uber, é uma tendência mundial”, ressaltou. “Defendo a concorrência sadia. Minha sugestão aos taxistas é o aplicativo de sucesso, que é o Táxi 99, devidamente credenciado junto ao poder público”, acrescentou.

Indicação

Durante os trabalhos, a vereadora Joana D'arc (PR) protocolizou a indicação nº 423/2017, que solicita a criação de um canal exclusivo para recebimento de denúncias de abuso sexual no transporte coletivo da cidade de Manaus.

A indicação é para que a prefeitura, juntamente com a Secretaria da Municipal da Mulher, Assistência Social e Direitos Humanos (Semmasdh), adapte uma ferramenta para o recebimento dessas denúncias no transporte coletivo por meio do Disque Direitos Humanos (0800 0926644) ou do Disque Denúncia (0800 092 1407), ambos já existentes e gratuitos.

“É extremamente necessário que haja centralização de determinado número de atendentes para recebimento de denúncias de abuso, onde a vítima ou testemunha possa ligar para o 0800 e seja atendida sem maiores delongas, para que não dê ao abusador a oportunidade de fuga e obtenha identificação da linha do coletivo, empresa e o ponto onde o transporte estiver passando”, concluiu a vereadora.

Ana Luíza Santos

EM TEMPO

Leia mais:

Taxistas adotam sistema de Táxi Compartilhado para concorrer com Uber em Manaus

Escritora é vítima de estupro por motorista de uber em São Paulo

Ter carro próprio ou usar o Uber: tendência da economia compartilhada

ANEXO 27

27. Jornal: Em Tempo

Título: **Motoristas da Uber fazem manifestação na Ponta Negra na noite desta quinta**

Data: 26 de outubro de 2017 - 21:54

Link: <https://d.emtempo.com.br/amazonas/81857/motoristas-da-uber-fazem-manifestacao-na-ponta-negra-na-noite-desta-quinta>



23,71 m

R\$4,15

PROTESTO

Motoristas da Uber fazem manifestação na Ponta Negra na noite desta quinta

Cerca de 4 mil motoristas trabalham com a Uber em Manaus

RAPHAEL TAVARES | 26 de outubro de 2017 - 21:54

 Ouça: Motoristas da Uber fazem manifestação na Ponta Negra na noite desta quinta

0:00

1:35

ouçando



Veículos terão que usar placa vermelha, se PLC for aprovada. | Foto: Márcio Melo

Após o sobe e desce no valor da gasolina em Manaus e da aprovação do caráter de regime de urgência na votação do Projeto de Lei da Câmara (PLC) 28/2017, que regulamenta o transporte particular em aplicativos, cerca de 500 motoristas da Uber fazem uma manifestação na Ponta Negra, Zona Oeste, na noite desta quinta-feira (26).

Os profissionais pretendem fazer vários protestos durante os próximos quatro dias, até a votação do projeto na terça-feira. De acordo com um dos motoristas do aplicativo e administrador do grupo "Driver Manaus", Leandro Petros, se o PLC for aprovada, os motoristas não terão os mesmos direitos que os taxistas.

Após o sobe e desce no valor da gasolina em Manaus e da aprovação do caráter de regime de urgência na votação do Projeto de Lei da Câmara (PLC) 28/2017, que regulamenta o transporte particular em aplicativos, cerca de 500 motoristas da Uber fazem uma manifestação na Ponta Negra, Zona Oeste, na noite desta quinta-feira (26).

Os profissionais pretendem fazer vários protestos durante os próximos quatro dias, até a votação do projeto na terça-feira. De acordo com um dos motoristas do aplicativo e administrador do grupo "Driver Manaus", Leandro Petros, se o PLC for aprovada, os motoristas não terão os mesmos direitos que os taxistas.

"Nós somos quase 4 mil motoristas da Uber somente em Manaus, mas se for aprovado o Projeto de Lei, cerca de 40% dos condutores que alugam o carro para trabalhar com o aplicativo deverão ficar sem essa fonte de renda", explicou Leandro.

Leia também: Motorista da Uber presta depoimento e é indiciado pela Polícia Civil

Conforme o PLC, os motoristas só poderão dirigir carros com placa vermelha, que identifica o veículo que faz transporte remunerado. O documento do veículo deverá estar em nome do condutor, evitando assim os aluguéis de veículos para a prestação do serviço.



Veículos terão que usar placa vermelha, se PLC for aprovada | Foto: Arquivo EMTEMPO

Ainda conforme Leandro, o aplicativo de transporte, em Manaus, opera com a tarifa mais baixa, em relação as outras cidades do país.

Preço da gasolina

A mobilização também é contra a instabilidade no preço da


 Veículos terão que usar placa vermelha, se PLC for aprovada | Foto: Arquivo EMTEMPO

Ainda conforme Leandro, o aplicativo de transporte, em Manaus, opera com a tarifa mais baixa, em relação as outras cidades do país.

Preço da gasolina

A mobilização também é contra a instabilidade no preço da gasolina na cidade. Conforme Petros, é impossível trabalhar com um preço de combustível que possui bastante oscilação.

"Como pode o preço da gasolina até a semana passada estar custando R\$ 4,25, sendo que na semana seguinte vai para R\$ 3,95? Os empresários sentiram no bolso que a rotatividade de clientes nos postos baixou, por isso, eles baixaram os preços. Mas, quando os clientes voltam, eles sobem o preço novamente", ressaltou o administrador do grupo "Driver Manaus".

Suposta noite de terror

Uma mulher - que não quis se identificar - teve uma experiência nada agradável com um motorista da Uber nesta semana. O **relato da suposta noite de terror** foi publicado por uma amiga da vítima em uma rede social.

Tanto a mulher, quanto o motorista estiveram presentes, na manhã desta quinta-feira (26), no 26º Distrito Integrado de Polícia (DIP), localizado no bairro Santa Etelvina, Zona Norte de Manaus, **onde prestaram depoimento sobre o caso**.

Leia Mais:

[Policiais apreendem adolescente e recuperam carro furtado de delegacia](#)

[Gerente comercial é morto com golpe de gargalo de garrafa ao sair de festa no Centro](#)

[Estudante de 13 anos 'gazeta' aula e depois desaparece](#)

LEIA MAIS

REEDUCAÇÃO EM



Curso de

AÇÃO COMUNITÁRIA



Operação

SOLIDARIEDADE



Casa do idoso

FESTIVA



Seppor realiza

ANEXO 28

28. Jornal: Em Tempo

Titulo: 'Ela caiu morta no meu colo', diz motorista da Uber sobre passageira executada em Manaus

Data: 20 de dezembro de 2017 - 20:02

Link: <https://d.emtempo.com.br/policia/89884/ela-caiu-morta-no-meu-colo-diz-motorista-da-uber-sobre-passageira-executada-em-manaus>







23,71 m R\$4,15 34°

OPINÃO AMAZONAS POLÍCIA POLÍTICA ECONOMIA CULTURA CIÊNCIA E TECNOLOGIA ESPORTE MOVIMENTO COTIDIANO

ESPECIAIS

PÂNICO

'Ela caiu morta no meu colo', diz motorista da Uber sobre passageira executada em Manaus

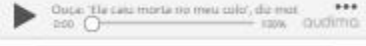
Mulher foi surpreendida por dois suspeitos em uma motocicleta na tarde desta quarta (20), e baleada com 3 tiros

PRI SCILA PEIXOTO | 20 de dezembro de 2017 - 20:02



O crime ocorreu no cruzamento da avenida Japurá com a rua Ferreira Pena no Centro. | Foto: Márcio Melo





MAIS LIDAS

Uma passageira da Uber, identificada como Iracélia Silva Neves, de 20 anos, foi executada na tarde desta quarta (20) por dois

Uma passageira da Uber, identificada como Iracélia Silva Neves, de 20 anos, foi executada na tarde desta quarta (20) por dois suspeitos que se aproximaram em uma motocicleta. O crime ocorreu no cruzamento da avenida Japurá com a rua Ferreira Pena no Centro. Conforme a perícia criminal, Iracélia foi atingida com três tiros, sendo dois na cabeça e um na região da axila.

A passageira estava no veículo do Uber identificado como Wendel Andrade dos Santos, de 42 anos, que, por pouco não foi baleado. "A mulher solicitou a chamada pela aplicativo no fim da tarde, ainda na rua Tarumã, [na mesma zona]. Até que no semáforo, fomos surpreendidos e ela, que foi baleada, caiu morta sobre o meu colo", disse o Uber.

Leia também: Vídeo de suspeito que roubou cordão e apanhou até ficar pelado no Centro é falso, diz PM

Segundo testemunhas que estavam no local, a dupla disparou, ao menos, cinco tiros na ação. A mulher não resistiu aos ferimentos e morreu na hora. "O motorista da Uber teve muito sorte porque a vítima estava no banco do carona", disse uma fonte policial da 24ª Companhia Interativa Comunitária (Cicom) que não quis se identificar.



O crime ocorreu no cruzamento da avenida Japurá com a rua Ferreira Pena no Centro. | Foto: Márcio Melo

O trânsito ficou congestionado nas proximidades devido à interdição da perícia. Diversas linhas de investigação estão sendo tomadas. "Há muitas suposições. Uma delas é que o crime possa ter sido passional e a outra, é que tenha relação com acerto de contas, pois, os suspeitos não chegaram a roubar a vítima que estava com R\$ 761 na bolsa, além de cartões e celulares, finalizou o PM.

Após o crime, os suspeitos fugiram sem que fossem identificados.

ANEXO 29

29. Jornal: Em tempo

Título: Taxistas fazem nova manifestação em Manaus e pedem regulamentação do Uber

Data: 19 de setembro de 2017 -10:53

Link: <https://d.emtempo.com.br/dia-a-dia/80369/taxistas-fazem-nova-manifestacao-em-manaus-e-pedem-regulamentacao-do-uber>

OPINIÃO AMAZONAS POLÍCIA POLÍTICA ECONOMIA CULTURA CIÊNCIA E TECNOLOGIA ESPORTE MÔNIA-SE COTIDIANO

ESPECIAIS

DIA A DIA

Taxistas fazem nova manifestação em Manaus e pedem regulamentação do Uber

EM TEMPO | 19 de setembro de 2017 - 10:53

Clube: Taxistas fazem nova manifestação em...

000 100%

quidmo

MAIS LIDAS

Cerca de 150 taxistas se reuniram em frente a CMM - Foto: Gerson Freitas

Mais uma vez taxistas de Manaus fazem manifestação pedindo a regulamentação do aplicativo Uber na cidade.

Aproximadamente 150 profissionais da área estiveram em frente à Câmara Municipal de Manaus (CMM), na manhã desta terça-feira (19), para cobrar um posicionamento dos vereadores sobre o assunto.

De acordo com o taxista Marcos Adriano Colares, que faz parte da comissão de taxistas auxiliares, a categoria passa por prejuízo desde a chegada do Uber em Manaus. Segundo ele, alguns taxistas não estão conseguindo pagar nem mesmo o aluguel do carro.

Leia também: Aplicativo polêmico: uber volta a ser

"A categoria não aguenta mais. Não podemos deixar que um meio de transporte que chegou à cidade sem pedir autorização, tomem nossos empregos. O Código Brasileiro de Trânsito diz que o transporte individual de passageiros é responsabilidade do município. Então precisa haver autorização da prefeitura e da SMTU, que é o poder concedente. Se nós taxistas, pegássemos um ônibus coletivo e fizéssemos transporte da Zona Leste com preço de R\$ 2 até o Centro, ao chegarmos, alguém iria nos prender, pois não temos autorização para fazer esse tipo de transporte. Esse é o caso do Uber", falou.



Taxista pedem a regulamentação do aplicativo - Michael Danila

O taxista explica ainda que a classe não é contra os aplicativos, mas espera uma regulamentação por parte do poder público para que as corridas sejam justas.

"Não estamos pedindo proibição do aplicativo. Queremos a regulamentação com regras, com quantitativo de carros. O que não pode é o taxista continuar pagando para trabalhar. A maioria que está aqui hoje é taxista auxiliar, que chega a pagar até R\$ 140 na diária do carro. O taxista auxiliar já sai de casa devendo no mínimo R\$ 200, pois tem que colocar gasolina para rodar. Chegamos ao fundo do poço, não temos mais como segurar. Queremos sair daqui com uma reposta do poder público", declarou.

Conforme o presidente da Comissão de Transporte, Mobilidade Urbana e Acessibilidade (COMTMUA), vereador Rosivaldo Cordovil, já existe uma discussão sobre a questão do Uber em Manaus. Segundo o vereador, há uma preocupação por parte do Poder Executivo, para rever as condições do transporte por meio de aplicativo.

"Recebemos uma proposta de colocar um aplicativo para os taxistas para trabalhar contra a concorrência. Estamos avançando nessa discussão. A comissão de transporte deve se reunir para tratar de detalhes e cobrar da Superintendência Municipal de

na usina do carro. O taxista sustenta já sair de casa devendo no mínimo R\$ 200, pois tem que colocar gasolina para rodar. Chegamos ao fundo do poço, não temos mais como segurar. Queremos sair daqui com uma reposta do poder público”, declarou.

Conforme o presidente da Comissão de Transporte, Mobilidade Urbana e Acessibilidade (COMTMUA), vereador Rosivaldo Cordovil, já existe uma discussão sobre a questão do Uber em Manaus. Segundo o vereador, há uma preocupação por parte do Poder Executivo, para rever as condições do transporte por meio de aplicativo.

“Recebemos uma proposta de colocar um aplicativo para os taxistas para trabalhar contra a concorrência. Estamos avançando nessa discussão. A comissão de transporte deve se reunir para tratar de detalhes e cobrar da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) e da prefeitura a questão”, comentou o parlamentar.



Taxistas já fizeram vários atos contra o Uber em Manaus - Gerson Freitas

Táxi compartilhado

Diante da concorrência de aplicativos, como Uber e Yet GO, os taxistas estão realizando corridas compartilhadas. O ato é uma possibilidade de driblar as dificuldades financeiras encontradas pela classe. Eles adotaram uma tabela que vai cobrar R\$ 5 e R\$ 10, dependendo da distância, nesse tipo de corrida, e já possuem pontos estratégicos na cidade para atender aos usuários.

Conforme a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), a prática é ilegal. Segundo o órgão, o artigo 61, do inciso 11, da lei municipal 2.008 de 2015, informa que é proibido aos taxistas realizarem viagens compartilhadas.

Mara Magalhães

EM TEMPO

Colaborou Gerson Freitas

ANEXO 30

30. Jornal: Em Tempo

Título: Prefeitura recebe representantes da Uber e agenda novo encontro para esta quinta-feira

Data: 20 de dezembro de 2017 - 19:43

Link: <https://d.emtempo.com.br/manaus/89883/prefeitura-recebe-representantes-da-uber-e-agenda-novo-encontro-para-esta-quinta-feira>







34°

23,71 m

R\$4,16

OPINIÃO AMAZONAS POLÍCIA POLÍTICA ECONOMIA CULTURA CIÊNCIA E TECNOLOGIA ESPORTE MOVIA-SE COTIDIANO

ESPECIAIS

REUNIÃO

Prefeitura recebe representantes da Uber e agenda novo encontro para esta quinta-feira

Motoristas fizeram um protesto na manhã desta quarta-feira (20) após a apreensão de dois veículos cadastrados na prestadora de serviço

COM INFORMAÇÕES DA ASSESSORIA | 20 de dezembro de 2017 - 19:43



A reunião ocorreu após o protesto realizado em frente à Prefeitura, na manhã desta quarta. | Foto: Ricardo Oliveira / Semcom





Ouça: Prefeitura recebe representantes da

00:00 100% ouçima

MAIS LIDAS

A Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), em parceria com a Agência Reguladora dos Serviços Públicos

Concedidos do Estado do Amazonas (Arsam), realizou na manhã desta quarta-feira (20), uma operação de fiscalização no Terminal Rodoviário de Manaus, no bairro Flores, zona Centro-Sul, para coibir a circulação de transportes irregulares de passageiros. Entre as apreensões efetuadas, dois veículos do transporte privado urbano - Uber, além de carros com serviços de frete irregular.

Após as apreensões, aproximadamente **200 motoristas da categoria se mobilizaram na frente da sede da Prefeitura de Manaus**, na avenida Brasil, no bairro Compensa, zona Oeste, reivindicando a liberação dos veículos por parte dos órgãos de fiscalização.

Leia também: Em Tempo cria lista de transmissão de notícias pelo WhatsApp

Os representantes da empresa Uber foram atendidos pelo coordenador do Gabinete do Prefeito, Mário Barros; pelo Superintendente da SMTU, Francilides Ribeiro; e pelo chefe da Casa Militar, Darcelos Gomes. "Recebemos os representantes da categoria para tentar ajudá-los conforme nossas possibilidades. Nesse momento, estaremos nos encaminhando à SMTU para verificarmos as irregularidades pelas quais os carros apreendidos se encontram e, a partir da constatação, avaliarmos se liberamos os veículos", ressaltou Ribeiro.



Motoristas da Uber realizam manifestação em frente à Prefeitura de Manaus | Foto: Janailton Falcão



Para os motoristas de Uber, a reunião foi positiva. "Não queremos tomar o espaço conquistado pelos taxistas, apenas queremos trabalhar dignamente. Saímos da reunião satisfeitos com a Prefeitura por ter ouvido nossas reivindicações e pela sensibilidade de se prontificar a buscar medidas cabíveis para atender nossos problemas. Agradecemos pelo atendimento sensato que recebemos dos representantes municipais que se comprometeram a passar as demandas para o prefeito Arthur Neto", explicou João Alberto, que é um dos representantes da categoria.

"Nossa mobilização e a reunião na sede da Prefeitura foi pacífica. Quero destacar que mesmo a categoria circulando sem a regularização municipal, o Uber opera na cidade atendendo a diversos critérios de segurança e qualidade de serviço para os usuários. Então, estivemos aqui para tentar resolver com a Prefeitura e o Governo do Estado a regularização da nossa atividade", disse o motorista Daniel Batista.

Nesta quinta-feira, (21), os representantes da Uber se reunirão com a SMTU, Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito (Manaustrans) e Arsam, na sede do Manaustrans na avenida Tefé, no bairro Japiim, zona Sul, para tratativas necessárias.

Ações de fiscalização



O Manaustrans esteve pela manhã no local da manifestação para controlar o trânsito. | Foto: Janailton Falcão

As ações de fiscalização de veículos irregulares fazem parte do cronograma de atividades executadas pela SMTU e visam garantir a segurança e conforto da população no decorrer das viagens. Somente neste ano, mais de dois mil veículos já foram apreendidos, sendo a maioria mototaxistas clandestinos e taxistas

ANEXO 31
REGULAMENTAÇÃO TRANSPORTE DE APLICATIVOS

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018.

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

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

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991 .”

“ Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Dyogo Henrique de Oliveira

Gilberto Kassab