

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA E MUSEOLOGIA

ÁLVARO PRADO AGUIAR TAVARES

**PRECARIEDADE EM MOVIMENTO: POR UMA ABORDAGEM  
ANTROPOLÓGICA DA UBERIZAÇÃO**

Recife  
2022

ÁLVARO PRADO AGUIAR TAVARES

**PRECARIEDADE EM MOVIMENTO: POR UMA ABORDAGEM  
ANTROPOLÓGICA DA UBERIZAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Museologia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Antropologia. **Área de concentração:** Antropologia

**Orientador:** Prof. Dr. Alex Giuliano Vailati

Recife

2022

Catálogo na Fonte  
Bibliotecário: Rodrigo Leopoldino Cavalcanti I, CRB4-1855

T231p      Tavares, Álvaro Prado Aguiar.  
Precariedade em movimento : por uma abordagem antropológica da  
uberização / Álvaro Prado Aguiar Tavares. – 2022.  
127 f. : il. ; 30 cm.

Orientador : Alex Giuliano Vailati.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco,  
CFCH. Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Recife, 2022.

Inclui referências.

1. Antropologia. 2. Precariedade. 3. Uber (Firma). 4. Mobilidade. 5.  
Infraestrutura (Economia). I. Vailati, Alex Giuliano (Orientador). II. Título.

301      CDD (22.ed.)

UFPE (BCFCH2023-166)

ÁLVARO PRADO AGUIAR TAVARES

**PRECARIEDADE EM MOVIMENTO: POR UMA ABORDAGEM  
ANTROPOLÓGICA DA UBERIZAÇÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Museologia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Antropologia. **Área de concentração:** Antropologia

Aprovada em: 27/07/2022

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Alex Giuliano Vailati (orientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Raquel Passos Lima (Examinador Externo)  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Laure Marie Louise Clemence Garrabé (Examinador Interno)  
Universidade Federal de Pernambuco

## AGRADECIMENTOS

Em algum momento desta dissertação não sabia exatamente se iria conseguir terminá-la. Isso porque a depressão que convivo há cerca de dois anos foi retirando parte de minhas capacidades cognitivas, o que em certo ponto praticamente impossibilitou o andamento das leituras e do material etnográfico que precisei mobilizar para escrevê-la. Neste sentido, como o leitor irá notar, esta dissertação expressa o tortuoso caminho que estou atravessando para superar a referida depressão ou, pelo menos, para encontrar um modo pacífico de conviver com ela.

Se hoje estou pisando em um terreno mais firme no que diz respeito às possibilidades de conviver com ela, devo isso a um conjunto de pessoas. Primeiro, aos familiares que convivo cotidianamente pelos últimos 24 anos: minha mãe, Sandra, meu pai, Armando, meu irmão, Arthur, minha avó, Marina e meu tio, Júlio.

À Bella pelo amor, companheirismo e carinho que mudaram o último ano de minha vida. A cada dia mais, amo o que estamos construindo juntos.

Agradeço também a Marcele por me acompanhar por todos esses anos na UFPE, e ser a melhor amiga/ intelectual/ fofoqueira que alguém pode ter.

Ao conjunto especial de amigos e amigas que me acompanharam e acompanham por diversas fases da minha vida como Correa, João, Villela, Mario, Malu, Vinicius, Marcela, Milena, Cerqueira, Walb e Renan, além de Pedro, Alanna, Débora e Luna, um agradecimento especial.

Agradeço também ao meu orientador e amigo Alex Vailati por ser aquele que me abriu as portas da Universidade desde meu ingresso na UFPE. Admiro cada vez mais a inteligência gentil e discreta que o caracteriza.

Além deles, devo um especial agradecimento aos interlocutores que, gentilmente, se dispuseram a participar desta pesquisa.

Dedico esta dissertação também aos movimentos sociais, partidos políticos e coletivos de esquerda que têm a responsabilidade histórica de organizar as variadas frações da classe trabalhadora, sobretudo aquela que se encontra mais dispersa no atual momento histórico, como é o caso dos trabalhadores de aplicativo. Como mostro nas páginas que se seguem, temos uma difícil mas necessária tarefa à nossa frente.

Por fim, agradeço ao povo trabalhador brasileiro por financiar meus estudos através da Universidade Pública, gratuita e de qualidade. Enquanto esse sujeito histórico sobrevive a epidemia de fome a que a burguesia brasileira e o presidente genocida Jair Bolsonaro os

submetem, o mínimo que devemos fazer enquanto pesquisadores, militantes e revolucionários é dedicarmos nosso total esforço para garantir um futuro digno para nosso povo. Neste sentido, temos a responsabilidade de construir uma Universidade popular, que esteja inteiramente dedicada e em sintonia com seus interesses. Mesmo que minimamente, espero através desta dissertação dar uma contribuição para isso.

## RESUMO

Foi em um contexto de ofensiva neoliberal, corte de gastos sociais e contrarreformas que precarizaram ainda mais as condições de labor da classe trabalhadora brasileira, que uma nova forma de mobilidade urbana foi introduzida no Brasil: serviços de corrida compartilhada, baseados em GPS. A primeira delas foi a Uber, lançada no Brasil em maio de 2014. A possibilidade de inscrição a esta empresa ante uma conjuntura de precarização do trabalho, implica em alterações nos modelos de significação da vida cotidiana a nível local, principalmente nos modelos de percepção do trabalho. Nesse sentido, os motoristas de Uber têm formas singulares de articular, organizar e construir significativamente suas formas de trabalho que agora são mediadas por uma determinada maneira de se relacionar com os aplicativos de corrida e com a geografia urbana das grandes cidades brasileiras. Nesta dissertação, através de experiências etnográficas com motoristas e passageiros que circulam pela região metropolitana de Recife, trago um esforço para compreender quais são as infraestruturas, racionalidades sociais e alianças políticas que permeiam a contraditória relação dos motoristas com esses aplicativos, além de mostrar possíveis caminhos etnográficos através dos quais antropólogos/os podem seguir para serem capazes de se relacionar com trabalhadores/as que dificilmente tem tempo para se dedicar a um pesquisador. Portanto, com uma rotina extenuante que pode chegar até dezoito horas de circulação diária, esses interlocutores/motoristas exigem de nós um permanente esforço de pensarmos nossas metodologias criativamente (bem como suas potenciais consequências teóricas), se quisermos nos integrar nos variados espaços em que eles se fazem presentes, sejam estes espaços materiais ou virtuais. Aqui, prática etnográfica precária é o termo que sintetiza como a precariedade do trabalho dos motoristas engendra também específicas formas de flexibilidade por parte dos antropólogos/as, que precisa estar permanentemente atento aos horários (sempre imprevisíveis) a que estes motoristas estão dispostos a compartilhar a singularidade de suas rotinas. Além disso, através de uma contraditória proposta de pesquisa colaborativa que fiz com um desses interlocutores, forneço alguns questionamentos para os pesquisadores que desejam construir uma antropologia engajada com um grupo de trabalhadores que parecem não precisar da ajuda de um “bondoso antropólogo”. De fato, se eles, por um lado, são constituídos por variadas formas de vulnerabilidades sociais, por outro, eles dão soluções criativas e dinâmicas para tais vulnerabilidades, através da forma com a qual se associam uns com os outros.

**Palavras-chave:** precariedade; uber; mobilidade; infraestrutura

## ABSTRACT

It was in a context of neoliberal offensive, social spending cuts and counter-reforms that further precarious Brazilian working class labor relations, that a new form of urban mobility was introduced in Brazil: GPS-based ride-sharing services. The first one was Uber, launched in Brazil in May 2014. The possibility of joining this company in the face of a situation of precarious work, implies changes in the models of meaning the daily life at the local level, mainly in the models of perception of work. In this sense, Uber drivers have unique ways of articulating, organizing and significantly building their ways of working that are now mediated by a certain way of relating to racing apps and the urban geography of large Brazilian cities. In this work, through ethnographic experiences of drivers and passengers that circulate in the metropolitan region of Recife, I make an effort to understand what are the infrastructures, social rationalities and political alliances that permeate the contradictory relationship of drivers with these apps, in addition to showing possible ethnographic paths through which anthropologists can follow in order to be able to relate to workers who hardly have time to dedicate themselves to a researcher. Therefore, with a strenuous routine that can reach up to 18 hours of daily circulation, these interlocutors/drivers demand from us a permanent effort to think about our methodologies creatively (as well as their potential theoretical consequences), if we want to integrate ourselves in the various spaces in which they are present, whether these spaces are material or virtual. Here, precarious ethnographic practice is a term that summarizes how the precarious work of drivers also engenders specific forms of flexibility on the part of anthropologists, who need to be permanently aware of the (always unpredictable) schedules at which these drivers are willing to share the singularity of their routines. Finally, through a contradictory collaborative research proposal that I made with one of these interlocutors, I provide some questions for researchers who want to build an engaged anthropology with a group of workers who don't seem to need the help from a "kind anthropologist". In fact, if they, on one hand, are constituted by various forms of social vulnerabilities, on the other, they provide creative and dynamic solutions to such vulnerabilities, through the way in which they are associated with each other.

**Key-words:** precarity; uber; mobility; infrastructure

## SUMÁRIO

|              |                                                                                                                            |           |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>     | <b>INTRODUÇÃO .....</b>                                                                                                    | <b>10</b> |
| 1.1          | QUANDO A ETNOGRAFIA (E A PANDEMIA) SE DEPARAM COM A PRECARIZAÇÃO .....                                                     | 14        |
| <b>2</b>     | <b>NEOLIBERALISMO E UBERIZAÇÃO: COMO ELABORAR CONCEITOS PARA UMA MOBILIDADE EM DESAMPARO? .....</b>                        | <b>17</b> |
| 2.1          | UBERIZAÇÃO COMO EXPERIÊNCIA LOCAL .....                                                                                    | 20        |
| 2.2          | A CONTRADIÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS NEOLIBERAIS .....                                                                        | 22        |
| 2.3          | INFRAPOLÍTICA E OS MOTORISTAS COMO PEREGRINOS DA CIDADE .....                                                              | 26        |
| 2.4          | A ANTROPOLOGIA PANDÊMICA E A MULTIPLICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS: WHATSAPP, INSTAGRAM, GOOGLE MEET E CARTÃO DE MEMÓRIA ..... | 31        |
| 2.5          | GÊNERO E INFRAESTRUTURA: ASSIMETRIAS INFORMACIONAIS E ESFERA DO CUIDADO .....                                              | 32        |
| <b>3</b>     | <b>A PRECARIÉDADE COMO DESAFIO PARA FORMAÇÃO DO SOCIAL .....</b>                                                           | <b>35</b> |
| 3.1          | DA EXPERIÊNCIA PESSOAL À POLÍTICA .....                                                                                    | 37        |
| 3.2          | ASSOCIAÇÕES COMO CONSTRUÇÃO ETNOGRÁFICA .....                                                                              | 37        |
| 3.3          | A SOCIALIZAÇÃO POLÍTICA COMO RASTREADOR DE ASSOCIAÇÕES .....                                                               | 40        |
| <b>4</b>     | <b>PRÁTICA ETNOGRÁFICA PRECÁRIA: COMO CHEGAR AOS MOTORISTAS?.....</b>                                                      | <b>44</b> |
| 4.1          | AS FRUSTRAÇÕES DA MILITÂNCIA .....                                                                                         | 45        |
| 4.2          | À ESPERA DO INTERLOCUTOR .....                                                                                             | 46        |
| 4.3          | POR UMA ETNOGRAFIA EM AMBIENTES VIRTUAIS .....                                                                             | 48        |
| 4.4          | INSTAGRAM E ÁUDIOS DE WHATSAPP: AS HISTÓRIAS DE VIDA CONTADAS ATRAVÉS DOS SONS URBANOS E DAS QUEDAS DA INFRAESTRUTURA .... | 49        |
| 4.5          | TRABALHANDO PELOS INCENTIVOS.....                                                                                          | 61        |
| 4.6          | “UM GEORREFERENCIAMENTO QUE PRESERVE NOSSA VIDA” .....                                                                     | 67        |
| 4.7          | SOBRE A PERDA DE INTERLOCUÇÃO.....                                                                                         | 69        |
| <b>4.7.1</b> | <b>O retorno ao Instagram .....</b>                                                                                        | <b>71</b> |

|                                                                                                                                      |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.7.2 Mapeando Thiago e seu grupo político.....                                                                                      | 72         |
| 4.7.3 Das redes de auxílio .....                                                                                                     | 77         |
| 4.7.4 Dicas feitas por e para motoristas.....                                                                                        | 81         |
| 4.7.5 Motoristas exemplares .....                                                                                                    | 87         |
| 4.8 UTILIZANDO DAS DIFICULDADES DE INTERLOCUÇÃO PARA JUSTIFICAR<br>NOVAS ASSOCIAÇÕES.....                                            | 89         |
| 4.9 UM PERCURSO HISTÓRICO PELAS VÁRIAS FORMAS DE ENGAJAMENTO DA<br>ANTROPOLOGIA.....                                                 | 91         |
| <b>5 MOTORISTAS MULHERES E PASSAGEIROS PERIFÉRICOS: GÊNERO E<br/>TERRITORIALIDADE NO DESDOBRAMENTO DAS INFRAESTRUTURAS<br/>.....</b> | <b>99</b>  |
| 5.1 CONFIANÇA NAS INFRAESTRUTURAS .....                                                                                              | 100        |
| 5.2 GÊNERO, INFRAESTRUTURA E O MAPA DE ASSOCIAÇÕES .....                                                                             | 103        |
| 5.3 TRABALHO REPRODUTIVO COMO MOTOR DA PRECARIEDADE.....                                                                             | 105        |
| 5.4 “QUE LOCAL DO IBURA?”: AS VICISSITUDES DE UM PASSAGEIRO DA<br>PERIFERIA .....                                                    | 108        |
| 5.5 UM ROLÊ PELO IBURA .....                                                                                                         | 110        |
| 5.6 NA ENCRUZILHADA DA INVENÇÃO: O QUE É UMA ÁREA DE RISCO? .....                                                                    | 113        |
| 5.7 REUNIR O QUE ESTÁ DISPERSO, DISPERSAR O QUE ESTÁ UNIDO .....                                                                     | 114        |
| <b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS: A CONTROVÉRSIA DA PRECARIEDADE .....</b>                                                                  | <b>116</b> |
| 6.1 A PRECARIEDADE EM MOVIMENTO.....                                                                                                 | 117        |
| <b>6.1.1 A precariedade na sociologia do trabalho .....</b>                                                                          | <b>118</b> |
| 6.2 AS VIDAS PRECÁRIAS DE MOTORISTAS, PASSAGEIROS E<br>ANTROPÓLOGOS/AS .....                                                         | 120        |
| <b>REFERÊNCIAS .....</b>                                                                                                             | <b>122</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

Depois de pouco mais de uma década de melhoras relativas da condição de vida para as classes populares<sup>1</sup> havidas durante os três governos do Partido dos Trabalhadores (2003-2014), o Brasil, a partir de 2015, passa por uma grave crise político-econômica que se estende até os dias atuais. Nesse contexto, os sucessivos aumentos do salário mínimo, as políticas de acesso a crédito, habitação e à Universidade Pública vividas ao longo de pouco mais de uma década se viam ameaçadas por uma crise que, entre uma de suas tantas consequências, reorganiza as condições de trabalho de uma fração da classe trabalhadora brasileira. Isso porque as soluções propostas pelo Estado brasileiro ante um momento de dificuldade econômica foram no sentido de diminuir as redes de proteção social a partir de sucessivas medidas legislativas que reduziam uma variedade de direitos como foram o caso da reforma da previdência e reforma trabalhista. Assim, iniciadas no segundo mandato Dilma e aprofundadas durante os governos Temer e Bolsonaro (CARVALHO, 2018; 2020), tais medidas, especialmente a trabalhista, colocam como solução ao desemprego a possibilidade de contratações a partir de contratos intermitentes, sujeitos a alta rotatividade e sem relações formalizadas entre empresa e trabalhador, para uma categoria cada vez maior de trabalhadores e trabalhadoras. Com a justificativa de que tais medidas iriam facilitar novas contratações através da desobrigação do empregador em arcar com encargos para com seus contratados, a defesa dessas medidas ganhou um amplo apoio dos grandes meios midiáticos e acabou sendo aprovada em 2017.

Foi nesse contexto que “uma nova forma de mobilidade urbana foi introduzida no Brasil: serviços de corrida compartilhada, baseados em GPS. A primeira delas foi a Uber, lançada no Brasil em maio de 2014 (JUNGE & TAVARES, 2020). Introduzida pela primeira vez no Rio de Janeiro, a Uber se espalhou rapidamente por todas as grandes cidades brasileiras, chegando a Recife em março de 2016 (ibid, 2020). Se inserindo em um contexto no qual indivíduos que antes obtiveram um carro através da política de expansão de crédito do governo Lula (SINGER, 2012), mas que agora se encontravam desempregados, a Uber logo

---

<sup>1</sup> É importante destacar aqui que embora o desemprego tenha diminuído entre 2003 e 2014 e o salário mínimo tenha sido valorizado (SINGER, 2018), trabalhos precários como revendedoras da Avon e atendentes por telemarketing (BRAGA, 2013) aumentaram significativamente. Nesse sentido, é importante considerar também que a existência de um trabalho com carteira assinada (como é o caso de boa parte dos atendentes por telemarketing) não necessariamente exclui a existência de um trabalho precário. Aqui, os relatos das/dos trabalhadoras/os das centrais de telefonia no trabalho de Braga (2013) sobre, por exemplo, assédios sexuais dos gerentes de determinadas áreas e longas jornadas de trabalho sem descanso não deixavam de acontecer por as/os atendentes terem carteira assinada.

se expande conseguindo assimilar uma massa de desempregados que agora veem na empresa a possibilidade de suavizar suas situações financeiras. Ameaçados pelo desamparo, esses motoristas precisam apenas de uma conexão em rede 3g e de um carro comprado pelo menos nos últimos seis anos da inscrição no aplicativo<sup>2</sup>, para fazer frente a uma realidade de desemprego generalizado e precariedade cada vez maior das relações de trabalho.

A possibilidade de inscrição na Uber ante uma conjuntura de precarização do trabalho, implica em alterações nos modelos de significação da vida cotidiana a nível local, principalmente nos modelos de percepção do trabalho. Nesse sentido, os motoristas de Uber têm formas singulares de articular, organizar e construir significativamente suas formas de trabalho que agora são mediadas por uma determinada maneira de se relacionar com os aplicativos de corrida e com a geografia urbana das grandes cidades brasileiras. Assim, as frequentes preocupações em obter boas avaliações no aplicativo se dividem com o receio dos motoristas de aceitarem viagens que os levem a regiões infraestruturalmente precárias e/ou potencialmente perigosas.

Para dar conta de desenvolver teorias que possam compreender as especificidades de tal mobilidade urbana e das subjetividades que elas produzem, desde meados de 2016, as ciências humanas vêm sendo desafiadas a redefinir seu horizonte compreensivo acerca do mundo do trabalho. Tal esforço produziu contribuições relevantes sobre as modificações que a uberização do trabalho trouxe para a saúde do trabalhador (OLIVEIRA, 2020), as consequências da uberização para os paradigmas do direito ao trabalho (DUTRA & COUTINHO, 2020), as relações entre a operacionalização dos algoritmos desses aplicativos e o debate sobre gênero e raça (SILVA, 2020; SOARES et al, 2021), a forma com a qual essas empresas se utilizam da racionalidade neoliberal para cooptar os motoristas inscritos (ABÍLIO, 2017; 2019) e como esses motoristas elaboram estratégias que apontam para mecanismos de resistência a tal racionalidade (TAVARES, 2020). No entanto, as relações construídas entre pesquisador e interlocutores - motoristas - a partir das condições de acesso e interação no campo e de como estas condicionam a formulação de um teoria sobre precarização ainda aparecem nesses estudos de forma embrionária. Ou seja, as reflexões etnográficas e sua capacidade de fornecer uma teoria antropológica sobre a precarização ainda aparecem de forma escassa e pouco sistematizada.

---

<sup>2</sup> Limite de tempo que o carro novo tinha que ser adquirido para pode ser inscrito na Uber

Assim, embora, como militante, o tema das novas modalidades de precarização dinamizadas pela gestão em plataformas digitais já me despertasse atenção - principalmente considerando o processo radical de corte de direitos que se aprofunda no Brasil desde 2015 -, o tema só foi me despertar interesse antropológico (ou seria melhor falar que o objeto demandou reflexões antropológicas para ser compreendido) em meados de 2018. Nesse período, eu estava no processo de realizar a pesquisa de campo para meu trabalho de conclusão de curso na graduação sobre fotografias de família, quando recebi a proposta do professor Benjamin Junge para participar de um trabalho sobre percepções políticas entre motoristas de Uber na Região Metropolitana de Recife. Com boa parte de sua trajetória acadêmica dedicada ao tema da subjetividade política entre as classes populares (JUNGE, 2018; 2021), para Junge, analisar como essa classe emergente de trabalhadores precarizados compreendiam a política e suas formas de relacionar sua realidade laboral com a situação política nacional - sobretudo em um período no qual os diálogos sobre política ganhavam cada vez mais destaque já que o período de realização da pesquisa se deu justamente nos meses que antecederam o processo eleitoral de 2018 - aparecia como uma necessidade teórico-metodológica frente às alterações das formas com as quais a classe trabalhadora fórmula compreensões sobre sua própria realidade. Nessa pesquisa (JUNGE & TAVARES, 2020), evidenciamos que a maneira com a qual esses motoristas compreendem desde fenômenos políticos como bolsonarismo e lulismo a temas como aumento do preço da gasolina e violência urbana guardam uma relação fragmentária e contraditória com suas realidades de trabalho precário. De fato, através das possibilidades etnográficas abertas pela interação motorista (interlocutor de pesquisa) e passageiro (antropólogo), pudemos identificar a emergência de uma ‘subjetividade móvel’:

A subjetividade que identificamos é parcial e fragmentada. É um impulso para ver a si mesmo e ao mundo sociopolítico de uma forma particular, em vez de um conjunto de ideias ou identidades totalmente sedimentado. A subjetividade é tanto relacional como performativa, tomando forma no contexto interativo (motorista-passageiro) do movimento pela paisagem urbana. Influenciado tanto pelo desejo do motorista de ganhar bons conceitos quanto pelos limites de uma conversa delimitada no tempo, seu discurso sobre política e crise frequentemente recai em lógicas redutivas e binárias, sem diferenciação clara entre causa e efeito (por exemplo, se a “corrupção” é a origem ou o resultado dos problemas atuais do Brasil) (ibid, 2020, p. 120).

As conclusões a que chegamos em relação ao tipo de pesquisa etnográfica possível de ser feita entre motoristas de Uber (as entrevistas que basearam a pesquisa com Junge foram feitas enquanto realizávamos corridas com os motoristas de Uber) chamou minha atenção pela sua capacidade de evidenciar as contribuições que tais possibilidades poderiam abrir para a

elaboração de uma teoria antropológica sobre a precarização do trabalho. Nesse sentido, se, como aponta Mariza Peirano (1994), a especificidade da teoria antropológica perante outros campos de pesquisa é sua capacidade de ser renovada pelas alterações do método etnográfico, aqui as condições de pesquisa abertas em meu trabalho com Junge (motoristas/interlocutor x passageiro/antropólogo) evidencia a capacidade da teoria antropológica refinar suas possibilidades pela forma com a qual as condições de circulação desses motoristas pelas grandes cidades se dão. No trabalho com Junge, tal refinamento se deu a partir de como as condições etnográficas tiveram parte na formulação do conceito de subjetividades móveis.

O esforço que lá fizemos revelou a mim a necessidade de elaborar pesquisas antropológicas acerca da plataformização do trabalho, sobretudo tendo como objetivo produzir etnografias (e o refinamento singular da teoria que esta traz) a partir das grandes cidades brasileiras. Tais desafios somados à necessidade de evidenciar a relevância de uma agenda de pesquisa especificamente antropológica da plataformização do trabalho, me mostraram a necessidade de alterar o tema de meu mestrado (que seria uma continuação das pesquisas de TCC, sobre fotografias de família das elites) para o esforço de fornecer uma contribuição teórica e metodológica para a questão da uberização sob o prisma da antropologia e da pesquisa etnográfica.

A assunção de tal desafio não veio sem algumas consequências. Isso porque, uma vez decidido alterar de tema, vi que os seminários, grupos de estudo e de pesquisa, bem como uma institucionalidade apta a impulsionar a socialização de pesquisas entre antropólogos que estudam o trabalho plataformizado estava (praticamente) ausente tanto na instituição em que estudo quanto no cenário antropológico nacional<sup>3</sup>. Assim, se, como afirma Roberto Cardoso de Oliveira (OLIVEIRA, 1997), o período do ‘estar aqui’ da pesquisa antropológica é aquele no qual o antropólogo discute entre seus pares as experiências que teve em campo no sentido de refinar a escrita de seu trabalho, na atual pesquisa o ‘estar aqui’ foi influenciado pela (quase) ausência de trabalho e espaços de compartilhamento de antropólogos que estudam a temática. Menos um defeito da instituição que estudo, tal realidade demonstra como a antropologia ainda está fracamente presente na disputa dos sentidos que envolvem a compreensão deste objeto. Nesse contexto, defender uma antropologia da precarização que possa evidenciar as formas de acesso ao campo, as negociações dos termos de pesquisa, as sensibilidades construídas a partir de como a rotina laboral dos motoristas interferem na frequência, intensidade e possibilidades de continuidade de pesquisa apontam para a

---

<sup>3</sup> Volto a esse ponto nas considerações finais deste trabalho.

necessidade de uma antropologia da precarização do trabalho. A atual dissertação tentará mostrar caminhos possíveis para tal antropologia.

### 1.1 QUANDO A ETNOGRAFIA (E A PANDEMIA) SE DEPARAM COM A PRECARIZAÇÃO

Como afirmei anteriormente, as formulações teóricas da antropologia advém das possibilidades, desafios e sistemas de posições que estão inscritos nas especificidades da pesquisa etnográfica. Para Mariza Peirano (1994), é justamente essa múltipla sensibilidade ao campo que concede especificidade à teoria antropológica perante os esforços teóricos de outras disciplinas. Como afirma a autora:

Dito de outra maneira, o lugar da pesquisa de campo no fazer da antropologia não se limita a uma técnica de coleta de dados, mas é um procedimento com implicações teóricas específicas. Se é verdade que técnica e teoria não podem ser desvinculadas, no caso da antropologia a pesquisa etnográfica se desenvolve e se sofisticada (PEIRANO, 1994, p.8).

Nesse sentido, as alterações nas práticas etnográficas que levam a um processo de sofisticação da teoria antropológica, se relacionam também com as “as opções teóricas da disciplina em determinado momento, do contexto histórico mais amplo e, não menos, das imprevisíveis situações que se configuram no dia-a-dia do local de pesquisa, entre pesquisador e pesquisados” (ibid, 1994, p.9), bem como na forma como cada um desses fatores entram em conflito nas situações de campo. De fato, assimilar como esses conflitos modelam a teoria é um desafio permanente para antropólogas/os

Dito isso, compreender a maneira como a pandemia de Covid-19 alterou os modos de ser da etnografia talvez seja um dos principais desafios da teoria antropológica na atualidade. Isso porque, acostumada a construir sua identidade acadêmica a partir da proximidade com o campo, antropólogas e antropólogos viram-se na necessidade de repensar tal identidade acadêmica uma vez que a proximidade em contexto pandêmico pode significar riscos de saúde tanto para o pesquisador quanto para seus interlocutores. Assim, é fundamental repensar como tal contexto altera as relações de confiança no campo, a possibilidade de abertura de comunidades locais a um antropólogo (que pode ser também portador de um vírus) e a presença em situações na qual ocorrem eventos que sempre despertaram interesse para a Antropologia

No entanto, embora seja difícil encontrar alguma pesquisa da Antropologia que não tenha sido de alguma forma alterada pela pandemia de Covid-19, as respostas a essas

situações (e consequentemente como essas respostas produzem alterações na teoria) se dão no nível da singularidade de cada etnografia. Com aquelas que envolvem a participação de uma fração de trabalhadores que esteve particularmente vulnerável ao vírus, como é o caso dos trabalhadores de aplicativo, tal questão ganha ainda mais relevância.

Nesse sentido, a necessidade de distanciamento aqui fez com que as relações do campo fossem organizadas pela dimensão da precariedade, esta sendo não apenas um elemento que apreende a informalização do trabalho dos motoristas em seu ir e vir pela cidade, mas aquilo mesmo que formula o quadro na qual as interações entre antropólogo (eu) e motoristas (interlocutores) se mostraram possíveis<sup>4</sup>. Isso porque, na medida em que as propostas metodológicas pensadas inicialmente para esta pesquisa foram sendo redefinidas pelas imposições da pandemia, boa parte da presente etnografia foi se desenvolvendo a partir dos diálogos com os motoristas através de aplicativos de mensagem enquanto eles mesmos atendiam às solicitações de viagens ou tinham seus curtos períodos de descanso e/ou refeição. Nesse sentido, as respostas aos meus questionamentos se davam nas brechas de uma rotina marcada por alta carga horária diária, pressões dos passageiros por bons desempenhos e quedas na rede móvel dos celulares dos motoristas. Tais fatores condicionaram a maneira com a qual eles respondiam às minhas perguntas, seja em relação aos horários do dia que estavam aptos a responder, seja em como a pressão sob a qual estavam submetidos em seu ir e vir influenciaram o grau de detalhamento de suas respostas. De minha parte, isso exigiu uma redefinição da rotina no sentido de aproveitar ao máximo os momentos que os motoristas mostravam condições de levar a frente um diálogo, o que exigiu um estado de permanente atenção. Desse modo, a inserção no campo se deu a partir das possibilidades de pesquisa que a precarização do trabalho em um contexto de pandemia abriram, de modo a ensejar uma realidade precária para o próprio pesquisador, uma vez que, como afirma Antunes (2018), a impossibilidade de se delimitar com alguma rigidez o que é e o que não é tempo de trabalho (como foi o caso da minha adaptação aos momentos nos quais os motoristas tinham condições de dialogar, impossíveis de serem antecipados) é um claro sintoma de precarização e informalização laboral.

Tal condição de campo permitiu uma redefinição do conceito de precarização no sentido de observar como a situação de precariedade dos interlocutores produz uma situação de precariedade para os antropólogos, especialmente em um contexto no qual os órgãos de pesquisa não estendem o período de concessão de bolsas para a realização de pesquisa em

---

<sup>4</sup> Aprofundo este debate nas considerações finais desta dissertação.

condições sanitárias viáveis, exigindo dos antropólogos respostas metodológicas que flexibilizam seu tempo e condição de sensibilidade ao campo. Por isso, a teoria antropológica sobre precarização tem aqui seus limites redefinidos pela prática etnográfica precária.

Considerando essas questões, o que tentarei fazer nessa dissertação é, a partir das possibilidades teórico-metodológicas de uma Antropologia da precarização possíveis pelos ritmos e rotinas singulares de motoristas e passageiros da Uber, compreender as formas específicas pelas quais ambos se associam ao aplicativo, bem como analisar como isso implica em toda uma forma de gerir os movimentos em torno do espaço urbano. Assim, no segundo capítulo ofereço uma discussão acerca de como a mudança nas relações de trabalho no Brasil implicam em um movimento urbano desamparado da possibilidade de associação com um outro, além de uma abordagem teórica para apreender o significado desses movimentos para o processo de formação dos saberes urbanos desses motoristas. No capítulo três, faço um breve excuro sobre as dificuldades de construir o campo com motoristas e passageiros de aplicativo. Tal discussão será fundamental para, nos capítulos quatro e cinco, o leitor compreender os caminhos que precisei percorrer para ter acesso às suas rotinas. No quarto, ofereço um percurso pelas experiências etnográficas que tive com o interlocutor Thiago, presidente da Associação de Motoristas e Motofretistas de Pernambuco (AMAPE). Esta experiência exigiu de mim atravessar por ambientes virtuais distintos, necessário por certas expectativas metodológicas (e políticas) frustradas durante meu contato com o referido interlocutor. Além disso, nesse capítulo também trago as possíveis contribuições metodológicas que minhas experiências com Thiago podem trazer para o campo da antropologia compartilhada. No quinto, ofereço uma narrativa etnográfica a partir de minha interlocução com dois interlocutores que interagem com o aplicativo através de acessos distintos, um deles como passageiro e o outro enquanto motorista. Aqui, as experiências pessoais que tenho com ambos foi aquilo que permitiu integrar seus relatos e, com isso, revelar como certos marcadores sociais são contraditoriamente dinamizados pelas operações sugeridas pelos aplicativos. Nas considerações finais aponto alguns dos limites para o uso do conceito de precarização como ferramenta para compreender os motoristas de Uber, bem como uma sugestão de como esta categoria poderia ser melhor utilizada por pesquisadores.

## **2 NEOLIBERALISMO E UBERIZAÇÃO: COMO ELABORAR CONCEITOS PARA UMA MOBILIDADE EM DESAMPARO?**

A precarização do trabalho no Brasil certamente não é inaugurada pelos trabalhadores por aplicativo, sejam os entregadores de Rappi e Ifood ou os motoristas de Uber. Através da história política do precariado brasileiro, Ruy Braga (2013) demonstra como a questão do trabalho precarizado, sob diferentes possibilidades associativas entre trabalhadores e destes para com o Estado brasileiro, esteve presente na realidade de um país de capitalismo dependente como o Brasil. Com uma análise crítica de pesquisas da sociologia do trabalho, Braga (2013) analisa quais foram as circunstâncias de enfrentamento de parte do precariado em relação a uma burocracia sindical que, por vezes, se mostrava alinhada às políticas de coalizão de classe do Estado brasileiro e de como isso fornecia um contexto na qual uma certa consciência operária poderia ser tanto impulsionada quanto fragmentada. Assim, com uma perspectiva marxista crítica à ideia de que o operariado brasileiro seria passivo quanto a luta por direitos do trabalho (especialmente o trabalhador migrante, que saía dos Estados do nordeste<sup>5</sup> em direção a São Paulo), Braga defende a importante tese de que a conquista de direitos não se deu apenas pelas concessões de um Estado conciliador, mas que elas vieram de uma importante pressão ativa das bases operárias. Estas faziam frente tanto às soluções que visavam uma conciliação com a burguesia nacional quanto com a própria burocracia sindical ao endossar direcionamentos da própria burguesia. Ademais, Braga tem uma especial atenção às condições históricas e às variadas diferenciações que constituem a classe trabalhadora brasileira (por exemplo, trabalhadores sindicalizados/não sindicalizados ou trabalhadores do campo/trabalhadores da cidade) para a formação de um corpo político reivindicativo.

Tais possibilidades de realização de uma política reivindicatória na obra de Braga parecem estar diretamente associadas com certas condições espaciais de realização do trabalho. Isso porque, seja em sua análise acerca do operariado das indústrias, seja a partir da análise dos teleoperadores nas empresas de telemarketing, a possibilidade de se compartilhar um mesmo espaço de labor permitia a emergência de certas condições de interação entre trabalhadores e, a partir disso, um certo nível de compreensão coletiva acerca das condições de precariedade vividas por esses trabalhadores, que poderiam se traduzir em modelos coletivos de ação ante uma realidade precária. Aqui, a infraestrutura que possibilitou a reunião

---

<sup>5</sup> Aqui, cabe uma crítica antropológica ao texto de Braga na medida em que ele parece não fazer uma distinção entre as regiões do nordeste, por vezes, colocando ‘Nordeste’ como categoria abstrata.

(seja o espaço da fábrica ou em uma central de atendimento) entre trabalhadores parece ter importância central na possibilidade de construção de uma política de classe. Assim, embora essas duas categorias - trabalhador do setor de telemarketing e operariado das indústrias - tivessem uma série de imposições políticas, institucionais e organizacionais<sup>6</sup> que visavam à desorganização desses setores enquanto ator político, o compartilhamento de um espaço comum aparecia como algo central para esses/as trabalhadores/as compartilharem experiências comuns, sejam elas vivências que atravessavam os trabalhadores indistintamente, sejam experiências que se direcionam a grupos sociais específicos como é o caso de denúncias por assédios sexuais, racismo ou LGBTQ fobia<sup>7</sup>.

Em contraponto a essa realidade, a maneira com a qual os aplicativos de corrida tanto distribuem as informações que coordenam o ir e vir dos motoristas de Uber através do espaço urbano (como preços de corrida e local de destino das viagens) quanto a forma com que eles colocam em circulação certa racionalidade do trabalho, atuam no sentido de inviabilizar possibilidades de associações coletivas, tal como vistas a partir dos trabalhadores descritos por Braga. Sobre isso, podemos destacar como, por exemplo, a partir de disparos de mensagens aos motoristas, os aplicativos os estimulam a controlar os variados aspectos de seu trabalho no sentido de conseguirem boas notas através da lógica da competição entre os motoristas. Assim, a infraestrutura do aplicativo, através de um regime específico de distribuição de informações, não apenas inviabiliza operações que conectem um motorista com outro, mas também se utiliza do desempenho de cada um dos motoristas separadamente no intuito de estimular uma maior rigidez e competição de trabalho entre os motoristas. Como afirma Rosenblat:

Os motoristas recebem rotineiramente avaliações semanais de desempenho que destacam sua classificação geral, sua classificação na última semana, sua classificação nas últimas duas semanas e as classificações de "principais condutores" ou "principais parceiros" para comparação. Nesses avisos, a classificação de um motorista é destacada no topo de seu perfil, com uma fonte grande, projetada para enfatizar sua importância crucial na avaliação de desempenho do motorista, geralmente com frases como "Infelizmente, sua classificação de motorista durante a semana foi abaixo da média." (ROSENBLAT et. al 2016b, p.5)

<sup>6</sup> Para os operários das indústrias, Braga cita como a ditadura militar, ao perseguir sindicatos e partidos políticos que concediam canais organizacionais para os trabalhadores (embora não sem inúmeras disputas internas), sufocava as possibilidades de insurgência da classe. Em termos de organização do trabalho, o autor cita como a alta rotatividade dos atendentes de telemarketing impede uma relação duradoura entre os trabalhadores que poderiam dar emergência a formas de organização mais robustas e duradouras.

<sup>7</sup> Braga mostra como o sindicato dos trabalhadores em telemarketing (sintratel) alimentou a construção de solidariedade classista dando aporte e sustentação institucional a coletivos que discutiam "questões raciais, orientação sexual e gênero, numa tentativa de aproximar os teleoperadores do cotidiano sindical" (BRAGA, 2013, p. 202)

Portanto, tendo o cotidiano marcado muitas vezes por um movimento urbano desamparado da possibilidade de interação com um outro, esses motoristas precisam munir-se de seus conhecimentos tácitos sobre a geografia urbana, com suas zonas de precariedades infraestruturais e áreas potencialmente violentas. Por vezes, esses motoristas mobilizam tais conhecimentos para desviar de operações algorítmicas que possam conectá-los com passageiros que, pelo jugo dos motoristas, poderiam conduzi-los a áreas prejudiciais à mecânica de seus carros ou a regiões com alta taxa de criminalidade. Nesse sentido, esses saberes parecem ganhar especial relevância uma vez que esses motoristas não têm acesso à dinâmica operacional dos algoritmos e suas lógicas de distribuição de viagens e/ou estipulação de preços, o que dificulta a construção de um planejamento sólido sobre quais viagens os motoristas devem aceitar para aumentar seu ganho diário.

Desse modo, esses motoristas, a partir de saberes que se constroem a partir de uma experiência de se movimentar pela cidade com a mediação dos aplicativos, elaboram maneiras específicas de proteção contra precariedade que são consequências das dificuldades, impostas pela dinâmica infraestrutural dos aplicativos, de construir ações coletivas de reivindicação. Menos uma defesa que esses motoristas não podem caminhar no sentido de tais ações coletivas<sup>8</sup>, quero mostrar como o regime de distribuição de informações dos aplicativos de corrida compartilhada permite a emergência de um tipo de política performada dentro da dimensão discreta da vida política, ou o que o antropólogo James Scott chamaria de uma infrapolítica (SCOTT, 2013).

Ante esses apontamentos algumas questões se colocam: Qual tipo de movimento/circuito urbano emerge a partir de uma experiência de controle algorítmico? Em paralelo, quais saberes sobre a geografia urbana da cidade emergem dessa experiência? Quais as técnicas de interação com os aplicativos que os motoristas utilizam para desviar de movimentos urbanos potencialmente perigosos?

Para responder tais questões faz-se necessário elaborar conceitos que dêem conta dos saberes singulares que emergem de uma experiência de se movimentar através de específicas

---

<sup>8</sup> Embora não seja encabeçado por motoristas de uber, as sucessivas mobilizações nacionais protagonizadas por entregadores de Ifood e Rappi mostram que por mais que as plataformas digitais atuem tanto no sentido de colocar os entregadores como ‘usuários das plataformas’ (o que, juridicamente, impede o direito dos entregadores de reivindicar específicas garantias trabalhistas) quanto de inviabilizar as possibilidades interativas entre os motoristas, elas não impedem a possibilidade de se construir grandes mobilizações coletivas em torno de novas modalidades de precarização do trabalho. Nesse sentido, a frase de uma importante pesquisadora sobre a temática da uberização no Brasil parece relevante: “toda forma de dominação traz novas formas de resistência” (ABILIO, 2020)

malhas urbanas mediadas pelo controle algorítmico dos aplicativos de corrida compartilhada, bem como pela experiência de desamparo que elas engendram para motoristas e passageiros. Tal esforço será cumprido a partir da variabilidade das minhas experiências etnográficas com os motoristas de Uber. Portanto, desenvolvo nos tópicos seguintes os conceitos que concentram o que há de comum nestas experiências, a despeito da singularidade de cada uma das abordagens etnográficas que adotei para cada um dos casos específicos e de suas demandas particulares. Desse modo, o leitor deve encará-los como o fruto do maior grau de abstração reunido a partir destas experiências, bem como perceber de que modo eles são dinamizados pelas diversas situações etnográficas a que tive contato quando estas forem expostas nos capítulos posteriores. Tal exposição não significa que a singularidade de cada abordagem etnográfica não necessitará da exposição de novos conceitos para dar conta delas. No entanto, quando isso for necessário, tais conceitos estarão expostos no capítulo específico destinado a detalhar tal ou qual abordagem.

## 2.1 UBERIZAÇÃO COMO EXPERIÊNCIA LOCAL

Embora tenha ganho uma dimensão global, suscitando cada vez mais debates nas ciências sociais acerca do modo como a ideologia neoliberal (através de termos como ‘empreendedor de si mesmo’) naturaliza a ausência de garantias trabalhistas dos motoristas/entregadores inscritos em plataformas digitais como a Uber, Ubereats, Ifood e Rappi, o trabalho plataformizado não se realiza de maneira indistinta em todas as cidades. Nesse sentido, ser motorista de Uber em cidades como Nova York ou Paris não é o mesmo que ser um Uber em São Paulo, Buenos Aires, Johannesburgo ou Recife. Até mesmo em um mesmo ambiente urbano, as variadas formas de desigualdade urbana, com diferentes presenças do Estado na segurança pública, no controle dos regimes de tráfego e na infraestrutura da cidade exige um esforço de assimilar analiticamente tal variabilidade. Sem querer negar a relevância de se compreender processos político-econômicos gerais e como eles formulam um certo contexto na qual os/as trabalhadores/as plataformizados/as e, especificamente, os/as motoristas de Uber se tornaram um importante ator da mobilidade urbana de grandes cidades<sup>9</sup>, uma abordagem etnográfica sensível a especificidades locais e de como elas formulam certas dinâmicas de associações dos motoristas com o aplicativo, com a

---

<sup>9</sup> Aqui, cabe um apontamento para a necessidade de se realizar etnografias que deem conta de como a uberização afeta a mobilidade em cidades de menor porte. Nesse sentido, tendo suas categorias majoritariamente construídas a partir das vivências de grandes metrópoles, uma compreensão sistemática do trabalho plataformizado também exigiria pesquisas em cidades com uma malha urbana menor e de como suas específicas dinâmicas podem deslocar o horizonte heurístico para compreender essa nova forma de trabalho.

infraestrutura da cidade e com as divisões socioeconômicas dos bairros do centro e da periferia, abre um determinado horizonte teórico/metodológico que até então parecia não estar presente em boa parte dos trabalhos que abordam a questão da mobilidade urbana mediada por plataformas digitais de trabalho no Brasil. Mobilizo essa discussão para evidenciar que mesmo tocando em questões relevantes sobre a temática como, por exemplo, a Uberização enquanto um sintoma da crise estrutural do capital (ANTUNES, 2018), em boa parte das abordagens está (praticamente) ausente uma discussão teórica sobre o movimento dos Ubers através da paisagem urbana. Assim, apesar das análises de longa escala serem relevantes para a compreensão das novas formas de precarização do trabalho, é também igualmente necessário um corpo de conceitos que emergem dos movimentos urbanos de grupos sociais específicos e suas formas de circular pelo espaço urbano.

Mesmo não tratando da Uberização, importantes trabalhos da Antropologia urbana nos dão um horizonte para pensar abordagens teóricas que sejam frutos das singularidades de tais movimentos. Magnani (2014), por exemplo, através de etnografias que buscam revelar a dinâmica de movimentação de grupos indígenas em espaços urbanos, desenvolve o conceito de ‘circuito’. Atento “a qual era a concepção de cidade desses grupos indígenas e que transformações sua presença acarretava na própria dinâmica urbana” (MAGNANI, 2014, p.2), esse conceito se refere a “configuração espacial, não contígua, produzida pelos trajetos de atores sociais no exercício de alguma de suas práticas, em dado período de tempo” (ibid, 2014, p.9). Assim, ele buscava compreender quais sentimentos coletivos, vínculos, estratégias e alianças que embasam a gramática de movimentos urbanos de determinados atores sociais.

Embora o conceito de circuito nos mostre a importância da mobilidade enquanto um locus de análise, ele se mostra insuficiente para explicar as especificidades de motoristas que têm seus movimentos mediados pela distribuição de informações do aplicativo. Isso porque, ao contrário dos grupos sociais analisados por Magnani, nas viagens pelas várias regiões da cidade, os motoristas, como possuem relações de solidariedade e um corpo de sentimentos coletivos ainda frágeis entre eles, bem como sindicatos e associações ainda em processo embrionário de formação<sup>10</sup>, não têm seus movimentos pela cidade formulados a partir de um amparo coletivo robusto, mesmo que certas mídias sociais consigam limitadamente servir como mecanismo de suporte a estes motoristas. De fato, através de motoristas que começam a criar páginas em redes como Instagram e Facebook para compartilhar com outros motoristas

---

<sup>10</sup> Me debruço sob este processo no capítulo quatro.

informações, dicas de circulação e recomendações sobre a melhor rota a seguir para conseguir um maior repasse por viagem, eles conseguem acessar saberes e informações estratégicas para, precariamente, fazer frente ao desafio de circular pelos trânsitos das grandes cidades brasileiras. Aqui, é menos um sentimento de reconhecimento coletivo do que a possibilidade de acessar saberes sobre sua própria profissão que dá forma ao movimento de certo grupo de pessoas.

Diante disso, a questão de como elaborar um arcabouço teórico que dê conta de uma mobilidade urbana marcada pela experiência do desamparo e dos diversos tipos de ações que os motoristas mobilizam para fazer frente a tal desamparo, que se colocam aqui como desafio teórico central.

Para responder a essa exigência epistemológica, proponho o conceito de infraestrutura, tal como visto na antropologia das infraestruturas (LARKIN, 2013; BOWKER et al, 2010; APPEL et al, 2018; STAR, 2020) associada à noção de razão neoliberal. Como contraponto a relação entre esses dois, proponho a noção de infrapolítica, tal como vista na obra de Scott (2013) e sua relação com a noção de ‘peregrinação’, vista por Tim Ingold em sua obra *Estar Vivo* (2011). É importante destacar que o primeiro par de conceitos (infraestrutura/razão neoliberal) aparecerá em uma relação de contradição com o último par (infrapolítica/peregrinação). Tal contradição ficará latente na medida em que me aproximo da experiência concreta dos motoristas se movimentando através da cidade, nos capítulos quatro e cinco.

## 2.2 A CONTRADIÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS NEOLIBERAIS

Entendo infraestrutura aqui como algo que permite a “reunião de bens, informações, pessoas e ideias” (LARKIN, 2013). Podendo ser uma rodovia que permite a emergência de uma certa lógica de movimentos pelas estradas federais de um país ou um dispositivo tecnológico que organiza as informações distribuídas entre os usuários de um aplicativo, essas infraestruturas:

São redes em construção que facilitam o fluxo de bens, pessoas ou ideias e permitem sua troca no espaço. Como formas físicas, elas moldam a natureza de uma rede, sua velocidade e a direção de seu movimento, suas temporalidades e sua vulnerabilidade ao colapso.<sup>11</sup> (LARKIN, 2013, p.328)

Assim, autores como Larkin (2013), Bowker et al (2010) e Appel et al (2018), mostram como a categoria infraestrutura pode ser uma locus analítico para se perceber como

---

<sup>11</sup> A tradução do trecho citado foi feita pelo autor.

o fluxo desses bens, ideias e informações expressam certas moralidades, projetos políticos e ideologias. Sendo algo relacional (STAR, 2020) e mobilizado por sujeitos em certas situações concretas, os autores mostram que é no bojo dessas experiências concretas que se é possível perceber tanto os colapsos das infraestruturas (e como sujeitos reais atuam frente a esse colapso) quanto como elas condicionam formas específicas de subjetivação. É precisamente a partir dessa última dimensão que busco operacionalizar o conceito de infraestrutura aqui. Isso porque a forma com que os aplicativos de corrida distribuem as informações de destino e chegada de viagens, preços de corrida e mensagens de estímulo ao desempenho permite a consolidação de uma racionalidade neoliberal. Assim, proponho infraestrutura enquanto conceito capaz de revelar como o movimento de informações presentes nesses aplicativos coloca em latência uma determinada racionalidade social. De fato, sendo a uberização uma consolidação de décadas de políticas neoliberais que envolvem a eliminação de direitos do trabalho e novas formas de subjetivação (DARDOT & LAVAL, 2016) ela, ao mesmo tempo, parece “materializar um novo estágio desse processo” (ABÍLIO, 2019, p.2) na medida em que, com uso da infraestrutura do aplicativo, dispersa o trabalho sem perder o controle sobre ele (ibid, 2019, p.2)<sup>12</sup>. Essa dispersão exige que o motorista passe por uma nova forma de recrutamento ao trabalho que não mais atende a um contrato entre diferentes instâncias, mas a uma lógica na qual ele precisa sempre estar disponível e conectado ao aplicativo mesmo sem saber a lógica de distribuição das suas viagens, de seus preços e de suas avaliações. Aqui, o trabalhador não é mais um contratado, mas alguém que, como afirma Abilio (ibid, 2019), se engaja ao trabalho.

Nesse contexto, o algoritmo, cuja operacionalidade não se abre para aqueles fora das centrais de gerência da Uber (SLEE, 2017), atua na restrição do tipo e forma da informação que chega aos motoristas<sup>13</sup>, inviabilizando-os de cumprir tanto a lógica atrativa da empresa quanto a própria promessa das políticas neoliberais, a saber a ideia de que esses trabalhadores se tornem empresários de si mesmos e, por isso, sejam livres para coordenar seus movimentos pela cidade. Nesse ponto, cabe trazer à tona as considerações de Pierre Dardot e Cristian Laval (2016) ao falarem que, além de uma política econômica que presume limites de gastos do Estado em áreas sociais, o neoliberalismo implica em formas específicas de governar a si mesmo no sentido de dimensionar a maior quantidade possível de facetas da vida social em

<sup>12</sup> Portanto, a novidade aqui é menos a eliminação de direitos (embora esta se consolide) do que o novo tipo de gerência do trabalho que emerge a partir do trabalho mediado pelas plataformas digitais.

<sup>13</sup> Mesmo que isso mude de região para região, os motoristas estão frequentemente alheios às informações e históricos de seus clientes, enquanto estes possuem o histórico de notas dos motoristas. Aqui, a precarização ganha forma pela desigualdade do acesso a informações entre motoristas e passageiros

margem de lucro. Aqui, a empresa ocupa uma papel central nessa forma de governamentalidade ao se aproveitar de um contexto de medo da espoliação e traduzir isso em motivação para a construção de indivíduos em competição (ibid, 2016). Assim, a partir de um arcabouço de valores e princípios que envolvem a “energia, iniciativa, ambição, cálculo e responsabilidade” (ROSE, 1996 apud DARDOT & LAVAL, 2016, p.333) a empresa neoliberal conduz seus ‘associados’<sup>14</sup> como entidades que precisam inovar e redefinir seus objetivos continuamente já que eles não possuem mais redes de assistência que poderiam protegê-los do desemprego e outras fragilidades sociais, como doenças crônicas e acidentes de trabalho. Como afirmam Dardot e Laval:

Trata-se do indivíduo competente e competitivo, que procura maximizar seu capital humano em todos os campos, que não procura apenas projetar-se no futuro e calcular ganhos e custos como o velho homem econômico, mas que procura sobretudo trabalhar a si mesmo com o intuito de transformar-se continuamente, aprimorar-se, tornar-se sempre mais eficaz. O que distingue esse sujeito é o próprio processo de aprimoramento que ele realiza sobre si mesmo, levando-o a melhorar incessantemente seus resultados e seus desempenhos (ibid, 2016, p.333)

No neoliberalismo, esse modo de gerência não parte apenas da empresa mas se torna o objetivo de vida do próprio sujeito que presta serviços de modo que objetivo empresarial e pessoal aparecem socialmente como um só. Já que habita em um contexto de insegurança social, os riscos dessa nova forma de gerência caem sobre as costas do trabalhador, que se utiliza desse mesmo afeto como motivador de suas ações e de suas dinâmicas. Ademais, a busca por inovação aparece como fundamento central para conseguir se situar em um mundo de ausência de redes de assistência

Na Uber, o envolvimento nessas dinâmicas se dá a partir dos disparos de mensagem feitos pela infraestrutura do aplicativo a partir do qual a empresa monitora o desempenho dos motoristas. Assim, se eles estiverem com uma sequência de notas negativas<sup>15</sup>, os aplicativos enviam mensagens com recomendações de como o motorista poderia ‘inovar’ ou se ‘reinventar’ para reconquistar uma boa média. Sobre essa dinâmica de envio, Rosenblat et.al (2016) nos diz algo relevante:

Enquanto o sistema de notas avisa a Uber sobre motoristas que tenham uma performance insuficiente, ela também provêem um contexto através do qual a Uber pode comunicar comportamentos desejáveis para seus motoristas.

<sup>14</sup> Aqui, mobilizamos o termo associado em aspas para descrever a maneira como a empresa neoliberal descreve sua associação com os trabalhadores. Como mostram vários estudos (SLEE, 2017; ANTUNES, 2018), este termo permite que essas empresas se omitam juridicamente de um arcabouço de responsabilidades para com seus contratados.

<sup>15</sup> Entendemos aqui nota negativa como aquelas abaixo da média aceita para que os motoristas prossigam inscritos na uber. Essas notas podem variar de 4,5 até 4,7, a depender da cidade.

Isso pode vir na forma de notas genéricas que listam uma série de bons e maus comportamentos ou referências até comentários específicos dos usuários como “você recebeu um aviso por falar demais”. Os motoristas que recebem essa notificação são redirecionados para um site que fornece a eles conselhos detalhados para as interações durante as viagens, como “se eles não estiverem engajando com a conversa, o silêncio pode ser a chave aqui”. (ROSENBLAT et. al, 2016b, p.5)

Aqui, tais mensagens fazem a gerência das mínimas atitudes dos motoristas no sentido de estimulá-los a racionalizar cada aspecto de seus comportamentos. Para tanto, o aplicativo ainda envia as notas dos motoristas mais bem ranqueados na empresa em uma dada região, com os elogios recebidos por estes no aplicativo (ibid, 2016b), para estimular outros motoristas a melhorarem seus respectivos desempenhos. Nesse ponto, a ideia de Dardot e Laval (2016) de que os trabalhadores se tornam entes em constante competição parece particularmente adequada.

Ainda como forma de controle, o aplicativo também pode mudar o status dos motoristas da Uber no aplicativo de modo a fazer com que ele saia da categoria ‘Uberx’ (motoristas que recebem maiores quantias por viagens) e volte a ser um Uber comum. Portanto, o controle de qualidade é feito por um gerenciamento algorítmico que influi sobre o desempenho dos motoristas seja através do envio de ‘mensagens de desempenho’, seja através de estímulos e bonificações por desempenhos mais bem geridos.

No entanto, se a infraestrutura do aplicativo conduz o processo de neoliberalização do trabalho desses motoristas por estímulos flexíveis ao controle de desempenho, ela também impede que as informações do aplicativo circulem de forma a dar condições desses motoristas a racionalizar seus desempenhos. Portanto, como as dinâmicas dos algoritmos não são reveladas aos motoristas (e, por conseguinte, a lógica de aumento ou diminuição de preço das viagens a depender da hora e/ou região da cidade) os motoristas conduzem seus movimentos baseados em conhecimentos tácitos sobre suas próprias rotinas enquanto motoristas e o que, a partir delas, poderia levar a melhoria da renda adquirida por dia de circulação. Essa racionalização do trabalho baseada em uma distribuição seletiva das informações do aplicativo faz emergir um tipo de mobilidade que chamo aqui de mobilidade alienada, já que os sujeitos que atravessam a cidade a partir dessa dinâmica estão alheios ao arcabouço de informações que constituem suas rotinas e seus movimentos pela malha urbana. Aqui, o gerenciamento algorítmico parece conduzir um processo de estranhamento do motorista em relação a cidade em que ele mesmo circula. Podemos ver essa percepção plenamente manifesta quando os motoristas, já que só podem cancelar uma quantidade limitada de

viagens (importante lembrar que se tiver muitos cancelamentos o motorista pode ser desligado da Uber), são obrigados a entrar em regiões da cidade desconhecidas por eles, o que implica em riscos com multas de trânsito e entrada em áreas violentas. Se os seus conhecimentos tácitos como motorista podem preveni-los desses infortúnios, esses saberes também trazem consequências para seu processo avaliativo no aplicativo. Através de entrevistas preliminares com motoristas de Uber para construção de questões para o projeto que inspirou esta dissertação, pude acompanhar essa dinâmica:

Aí eu deixei de rodar mesmo nesses locais assim de zona subúrbio e zona periférica. Aí minha nota melhorou bastante, entendeu? Eu descia, eu abria e lá é muito morro, muita ladeira, tem local de difícil acesso que a gente não tem como entrar, aí o cliente não entendi isso, aí ele pega e dá uma nota baixa de pirraça. aí a nota baixa pra gente prejudica muito

Nesse relato, vemos a tentativa do motorista em se desvencilhar da mobilidade sugerida pelo gerenciamento algorítmico ser punida pela própria dinâmica de notas estabelecida pelo aplicativo. Aqui, se uma possibilidade de compreensão das infraestruturas é buscar entender o que elas prometem enxergando como certas moralidades atuam na formulação dessas promessas (APPEL et al, 2018) vemos aqui que ela também impossibilita o desdobramento das mesmas racionalidades que elas colocam como desejáveis. Nesse sentido, mais uma vez a ideia de empresário autônomo, prometida pela empresa como um atrativo para novos motoristas (SLEE, 2017), é contraposta a um modelo de gerência que não fornece ao motorista possibilidades de conduzir individualmente uma rotina que escape das dinâmicas de comando do aplicativo. Essa impossibilidade é algo constitutivo de um gerenciamento que organiza a mobilidade pela cidade no sentido de inviabilizar as possibilidades de autonomia acerca do tipo de circulação que será assumida uma vez que os espaços para criatividade e inovação (DARDOT & LAVAL, 2016) aparecem *infraestruturalmente* inviabilizados. Como o leitor observa, infraestrutura aqui é um conceito que aponta para a arquitetura de distribuição e controle das informações no sentido de viabilizar uma certa racionalidade do trabalho.

## 2.3 INFRAPOLÍTICA E OS MOTORISTAS COMO PEREGRINOS DA CIDADE

No entanto, a operacionalização dessa racionalidade por parte da infraestrutura do aplicativo enseja formas específicas de assimilação das dinâmicas algorítmicas por parte dos motoristas, de modo que, através de certo conhecimento da geografia urbana, eles podem tanto assimilar as operações algorítmicas que os levam para determinadas áreas da cidade, quanto renegá-las. Para isso, os motoristas entrecruzam seus conhecimentos tácitos sobre a cidade com formas específicas de interagir com os aplicativos, tensionando a ideia de

mobilidade alienada uma vez que, mesmo de maneira limitada, os motoristas se contrapõem aos trajetos que lhes são impostos pelos aplicativos<sup>16</sup>. Um dos motoristas que entrevistei mostra claramente essa dinâmica:

Pra quem roda de Uber existe algumas dicas, né? Alguns macetes que você vai fazendo e consegue evitar. Se é uma localidade que a gente conhece que tem que um grau de periculosidade perigoso aí, por exemplo, eu vou deixar você lá. Tudo bem, eu deixo. Mas quando te deixar lá, eu desligo o aplicativo e saio logo de lá para não receber outras corridas pra lá.

Para nomear essas dinâmicas de desvio das operações algorítmicas do aplicativos, utilizo aqui o conceito de infrapolítica. Para Scott (2013) esse termo se refere a uma dimensão discreta da vida política de tal sorte que:

Numa ciência social já de si pródiga - alguns diriam saturada - em neologismos, hesitamos em propor mais uma. O termo infrapolítica, no entanto, parece constituir uma forma económica a ideia de que estamos perante uma dimensão discreta da luta política. À luz de uma ciência social focada na política relativamente aberta das democracias liberais e dos clamorosos protestos, manifestações e rebeliões que fazem as parangonas dos jornais, a luta discreta que os grupos subordinados exercem todos os dias está, como os raios infravermelhos, para lá da parte visível do espectro (SCOTT, 2013, p. 253)

Atento às formas de resistência que não aparecem no espaço público, Scott descreve um tipo de política que é destinada à "concretização de um sem número de estratégias pragmáticas e discretos destinados a minimizar a apropriação material" (ibid, 2013, p. 259). Assim, analisando como os escravos manifestavam esse tipo de ação quando, por exemplo, faziam 'corpo mole' ao serem ordenados a realizar variadas tarefas nos latifúndios, Scott (2013) destaca a capacidade desse tipo de política, mesmo que limitada em alcance e capacidade de expressão pública, de redefinir certas relações de poder. De fato, o autor mostra como existe uma dimensão tática em tais ações discretas uma vez que uma declaração pública que se opusesse a tais estruturas de dominação poderia significar repressões que certos grupos socialmente dominados poderiam não ter condições materiais e organizativas de se opor. Nesse sentido, tal discurso oculto é um "domínio político em que se procura impor, num ambiente fortemente adverso, certas formas de conduta e resistência nas relações com os grupos dominantes" (ibid, 2013 p. 263).

---

<sup>16</sup> Queremos destacar esse ponto não para mostrar que os motoristas são 'livres' para circular pelas áreas que desejam ou que existe alguma simetria entre a extensão das operações algorítmicas e os conhecimentos tácitos dos motoristas em relação ao espaço urbano. De fato, embora consiga em certo nível diminuir a extensão do controle que os aplicativos fazem dos motoristas, estes, com conhecimentos que se reduzem as suas próprias experiências, estão longe de fazer frente a um amplo aparelho sociotécnico que armazena, organiza e distribui informações capazes de controlar a totalidade dos movimentos do motorista pela cidade.

Aqui, realizados fora de um espaço de expressão pública, os motoristas (em um ir e vir cotidiano marcado por precariedades infraestruturais da cidade, quedas repentinas de suas redes móveis e presença em áreas urbanas violentas) elaboram formas práticas, e simultaneamente discretas, de reduzir o efeito da ação dos algoritmos da empresa em seus movimentos cotidianos, de modo a renegar certas conexões com a cidade que são sugeridas a eles pelos aplicativos. Pretendo compreender estas ações através do conceito descrito por Scott.

Compreender tal infrapolítica pressupõe o entendimento de qual tipo de relação com o ambiente urbano emerge dos movimentos dos motoristas de Uber. Tendo essa interação mediada pelos GPS dos aplicativos de corrida, essa relação é resultado da contradição entre, por um lado, o espaço tal qual é postulado pelos GPS e, por outro, a relação prático/concreta de se movimentar pelas ruas, morros e vielas da cidade, com seus buracos, aclives e declives, bem como com as diferentes texturas dos terrenos da cidade. Nesse sentido, o que destaco aqui é o contraste entre uma cidade que aparece ao motorista de forma abstrata através da reunião de informações sobre o espaço urbano tal como é feita pelo GPS, e uma outra dotada de materialidade específica, sujeita a ser descoberta pelo motorista na medida em que ele a atravessa para levar seus passageiros a esta ou aquela região.

Para compreender mais detalhadamente essa contradição, se faz necessário aqui fazer um breve percurso pelos postulados teóricos de Tim Ingold (2011), a fim de compreender suas noções de peregrinação e transporte e de como elas podem se adereçar as questões do atual trabalho. Para desenvolver esses conceitos, Ingold parte de uma crítica aos cânones do pensamento ocidental através da qual “o campo de envolvimento no mundo, de uma coisa ou pessoa, é convertido em um esquema interior cuja aparência e comportamento manifestos são apenas expressões exteriores” (INGOLD, 2011, p.117). Assim, a partir de uma dicotomia entre sujeito e objeto, a pessoa se comportaria de acordo com “os modelos culturais e esquemas cognitivos instalados no interior de sua cabeça” de modo que sua própria constituição interna estaria separada do “tráfego de interações com o meio envolvente” (ibid, 2011, p.117). Para se contrapor a essa concepção na qual um sujeito apreenderia um mundo que está externo a ele, Ingold (2011) propõe um arcabouço de conceitos que expresse menos um mundo já formado (como um objeto exteriorizado pelo sujeito) do que um mundo em formação na qual os indivíduos e os vários materiais do mundo tecem uns aos outros e se formam mutuamente. Para tanto, Ingold desenvolve o conceito de malha como algo que descreve um mundo em formação que não pode ser separado em entidades distintas ao longo

do processo. Um mundo onde as coisas não estabelecem uma relação *entre si* mas *ao longo* de si. Para explicar a especificidade de tal mundo em formação, Ingold utiliza a metáfora de uma aranha ao tecer sua teia:

As linhas de minha teia, ao contrário, são elas próprias fiadas a partir de materiais secretados do meu próprio corpo, e são deixadas enquanto me movimento. Você pode até mesmo dizer que elas sejam uma extensão do meu próprio ser enquanto trilha o meio ambiente- Elas compreendem, se você quiser, a minha “amplitude”. Elas são as linhas ao longo das quais eu vivo e realizo minha percepção e ação no mundo. Por exemplo, sei quando uma mosca pousou na teia, porque posso sentir as vibrações nas linhas para buscá-las. Mas as linhas da minha teia não me conectam com a mosca. Em vez disso, elas já estão tecidas antes de a mosca chegar, e estabelecem, através da sua presença material, as condições de aprisionamento sob as quais uma conexão pode ser potencialmente estabelecida (ibid, 2011, p.147).

Aqui, o interesse de Ingold é muito mais o desdobrar das linhas que fazem aranha e formiga se relacionar do que os pontos separados que as conectam.

A partir da mesma dinâmica que as aranhas tecem suas teias, os habitantes habitam a terra. A saber, como pessoas que interagem com os ambientes, seus vários materiais, sem um ponto definido de saída ou de chegada:

À medida que a vida dos habitantes transborda para jardins e ruas, campos e florestas, o mundo se derrama no edifício, dando origem a ecos característicos de reverberação e padrões de luz e sombra. É nesses fluxos e contrafluxos, serpenteando através ou por entre, sem começo nem fim, e não como entidades conectadas, limitadas seja a partir de dentro ou de fora, que os seres vivos são exemplificados no mundo (ibid, 2011, p.138).

A partir dessas ideias, Ingold, através da influência de filósofos como Heidegger, elabora toda uma teoria sobre a formação do conhecimento. Para ele, o conhecimento não se formaria a partir da transmissão de um certo estoque de conhecimentos que seriam transportados, por exemplo, de uma geração a outra em um determinado grupo social mas um potencial de ter “...uma maior sensibilidade aos estímulos do ambiente e uma maior capacidade de responder a esses estímulos com bom-senso e precisão. A diferença, em outras palavras, não é do quanto você conhece, mas de quão bem conhece” (ibid, 2011, p.238). Portanto, conhecimento aqui é algo que se insere dinamicamente nas várias sensibilidades produzidas pelo ambiente de tal forma que:

O conhecimento, neste sentido, é aberto e não fechado, porque se funde com a vida em um processo ativo de rememoração, em vez de ser posto de lado como um objeto passivo de memória, ele *não é transmitido*. Isto significa que o conhecimento não é transmitido como um compêndio de informações de uma geração a outra, mas antes subsiste na corrente da vida e da consciência (ibid, 2011, p.237).

Portanto, ao compreender o conhecimento como uma sensibilidade ativada pelo ambiente, Ingold, em oposição a ideia de transporte (que aponta justamente para pontos separados no espaço, que não se formam mutuamente), utiliza a metáfora de um peregrino no percurso de seus caminhos para sintetizar o processo de formação do conhecimento. Assim, “a tarefa do peregrino, no entanto, não é encenar um roteiro recebido de antecessores, mas, literalmente, negociar um caminho através do mundo” (ibid, 2011, p.238). Por fim, Ingold nos fornece importantes considerações acerca da distinção entre “peregrinação” e “transporte”:

Por transporte, quero dizer o deslocamento ou transporte de uma entidade autônoma e constituída de um local a outro, um pouco como o “movimento”, em damas ou xadrez, de um peão pelo tabuleiro. É assim que todo movimento é entendido nos termos do modelo genealógico. Na peregrinação, ao contrário, as coisas são exemplificadas no mundo como seus caminhos de movimento, não como objetos localizados no espaço. Elas são suas histórias. Aqui, é o próprio movimento que conta, não os destinos que conecta. Na verdade, a peregrinação sempre ultrapassa seus destinos, uma vez que onde quer que você possa estar em qualquer determinado momento você já está a caminho de algum outro lugar (ibid, 2011, p.239).

Aqui, entendemos que os motoristas de Uber são peregrinos na medida em que seus conhecimentos sobre a cidade se constroem através do constante ato de se mover através dela, lidar com seus vários terrenos e com suas áreas perigosas, de modo a redefinir suas rotas perante as dificuldades do caminho. Nesse sentido, para o motorista aceitar esta ou aquela corrida, ele precisa mobilizar seu conhecimento enquanto peregrino da cidade para saber se percorrer por determinado bairro pode manter seu carro mecanicamente viável, ou ainda, se pode o colocar em potenciais situações perigosas. Além disso, ele precisa estar sensível às mudanças que acontecem nos vários ambientes que circula, como, por exemplo, a possibilidade de circular por esta ou aquela rua variar de acordo com o interesse da prefeitura em asfaltar ou não tal ou qual território.

Assim, se, por um lado, ao receberem a solicitação das viagens pelo aplicativo lhes é sugerido que façam um *transporte* entre pontos abstratamente separados no espaço pela conexão algorítmica entre motoristas e passageiros tal como expressa nos aplicativos de geolocalização, o motorista, por outro, precisa peregrinar pela cidade sentindo a viabilidade de seus terrenos e de como tal viabilidade permite ou não que ele faça determinada viagem. Por isso, como diz Ingold, ele “negocia os caminhos” através da cidade ao recusar ou aceitar as viagens que, em relação ao seu saber enquanto peregrino, pode ser desvantajoso a ele.

Nesse sentido, destaco que o arcabouço de conhecimentos que opera a infrapolítica através da qual os motoristas redimensionam as operações sugeridas pela infraestrutura do

aplicativo é a de justamente um habitante que forma seus saberes sobre a cidade através de sua circulação por ela. Nesse sentido, afirmo que a assimilação, mesmo que não consciente, das operações algorítmicas organizadas por uma específica racionalidade neoliberal por parte dos motoristas se dá por uma específica infrapolítica que pode ganhar corpo por um determinado saber-fazer peregrino.

#### 2.4 A ANTROPOLOGIA PANDÊMICA E A MULTIPLICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS: WHATSSAP, INSTAGRAM, GOOGLE MEET E CARTÃO DE MEMÓRIA

Além de tais dimensões, as redefinições metodológicas necessárias devido a pandemia de Covid-19 no Brasil multiplicaram as possibilidades teórico-metodológicas da discussão sobre infraestruturas. De fato, antes da realização das entrevistas e da pesquisa etnográfica que embasou esta dissertação, acreditei que o debate mobilizado pela antropologia das infraestruturas iria atravessar o desenrolar de meu argumento como uma ferramenta teórica que buscava explicar a contraditória relação dos motoristas com os aplicativos de corrida que os interpelam. Assim, esperava que a discussão trazida por esse campo emergente da Antropologia se resumiria à evidenciar as assimetrias informacionais no que concerne ao acesso que os motoristas têm à essas infraestruturas e como isso tanto aprofunda uma realidade de trabalho precário quanto enseja possibilidades de resistência infrapolítica que são possíveis graças aos conhecimentos sobre a cidade que esses motoristas acumulam em seu ir e vir pelo espaço urbano. A partir de tais conhecimentos, esses motoristas evitariam, por exemplo, aceitar viagens que os levassem seja a regiões consideradas por eles como perigosas, seja a bairros de difícil acesso (com morros, aclives ou declives). Nesse sentido, pensava a infraestrutura como possibilidade de compreender a contradição entre imposição algorítmica (que conecta motoristas a passageiros em determinados trajetos pela cidade, com uma distribuição desigual de possibilidades de acesso às informações que coordenam tais movimentos) e as estratégias tácitas desenvolvidas por esses motoristas no sentido de burlar ou amenizar tais imposições.

Embora essas hipóteses ainda persistam, o cenário pandêmico multiplicou os usos que faço do conceito de infraestrutura. De fato, se tal discussão ainda interfere no processo de formação de conhecimento dos motoristas, a discussão sobre como a infraestrutura, seus colapsos (GRAHAM, 2009) e a maneira como elas organizam a distribuição de informações, se estenderam para uma outra infraestrutura, a saber os aplicativos de troca de mensagens.

Assim, precisando atender os requisitos de distanciamento social, me vi na necessidade de realizar etnografias à distância, seja através de aplicativos como Whatsapp e Telegram, seja através de chamadas de vídeo realizadas por aplicativos como Google Meet. Tais escolhas interferiram em como as interações com os motoristas se desenrolavam, uma vez que a disposição tecnológica dessas infraestruturas e os elementos necessários para que elas não entrem em colapso (como presença de uma boa rede de wi fi ou 3g/4g) interferiram no andamento dos diálogos e dos limites constitutivos das redefinições metodológicas exigidas pela pandemia. Menos do que colocar isso em segundo plano, uma vez que uma antropologia das infraestruturas exige tirar estas de um terreno de pretensa estabilidade, como se elas já estivessem lá para serem usadas (LARKIN, 2013), busco evidenciar como essas instabilidades interferem nas possibilidades de apreensão dos saberes da cidade dos motoristas. De fato, tais infraestruturas são relevantes já que elas me permitem ter acesso, sempre precário e instável, as racionalidades sociais dos motoristas, de modo que seus colapsos e quedas acabam por condicionar o modo com o qual eles mesmos descrevem a mim seus cotidianos, e as simbologias que as dão forma. Aqui, WhatsApp e Instagram integram ideologias, motoristas, pistas, sinais de trânsito e subjetividades a um mesmo mundo, onde racionalidades e os canais que as conduzem são compreendidas não como faces distintas, mas como atores que conduzem meus movimentos através do campo.

## 2.5 GÊNERO E INFRAESTRUTURA: ASSIMETRIAS INFORMACIONAIS E ESFERA DO CUIDADO

Como dinamizados por atores sociais em situações concretas, as infraestruturas realizam suas operações a partir da maneira com a qual certos marcadores sociais atravessam suas experiências. Neste sentido, não faria sentido mobilizar os conceitos descritos até aqui sem considerar que a construção seja de infrapolíticas específicas, seja de saberes citadinos tem seu sentido conduzido por tais marcadores. Isso porque, embora certas imposições algorítmicas atravessem indistintamente todas/os motoristas e passageiros, a possibilidade que tais operações têm de serem redefinidas pelos sujeitos se relacionam com a forma e profundidade com a qual marcadores sociais singulares estão presentes em suas experiências cotidianas. Para um antropólogo, frequentemente estes marcadores emergem das experiências etnográficas que evidenciam a dinamicidade das infraestruturas. De fato, a experiência etnográfica com a interlocutora mulher que acompanho nesta pesquisa (capítulo cinco) ajudou a evidenciar que as interações com a infraestrutura aqui descrita, bem como a possibilidade de sua dinâmica de distribuição de informações serem subvertidas, se relacionam com as suas

próprias obrigações no que concerne ao trabalho reprodutivo, marcador social central para compreender a experiência de interação com os aplicativos de corrida para esta interlocutora. Neste sentido, precisando se preocupar tanto em fazer sua própria meta enquanto motorista quanto, simultaneamente, em arcar com as responsabilidades no que concerne o cuidado com os filhos e/ou os serviços domésticos, sua experiência exacerba ainda mais a contradição desta infraestrutura.

Para dar embasamento a esta discussão, pretendo aqui utilizar o conceito de trabalho reprodutivo, tal como abordado pela socióloga Silvia Federici.

A partir de uma crítica ao apagamento de Karl Marx (2013) acerca da importância do trabalho reprodutivo em sua teoria do valor, Silvia Federici (FEDERICI, 2017; 2018; 2021) justifica que os cuidados com a casa, com a saúde dos filhos e com o suporte afetivo destes (tarefas domésticas historicamente associadas às mulheres<sup>17</sup>), eram tão importantes para a valorização do capital quanto o dito<sup>18</sup> trabalho produtivo dos homens nas grandes fábricas da Inglaterra do século XIX. Como afirma Federici:

Marx não reconheceu a centralidade do trabalho reprodutivo, nem para a acumulação de capital, nem para a construção da nova sociedade comunista. Ainda que ele e Engels tenham descrito as péssimas condições de vida e de trabalho da classe trabalhadora na Inglaterra, ele quase naturalizou o processo de reprodução, sem nunca imaginar como o trabalho reprodutivo podia ser reorganizado em uma sociedade pós-capitalista ou no próprio curso da luta (FEDERICI, 2018, p. 266).

Em Federici, evidenciar tal insuficiência faz parte de seu esforço de, por um lado, fazer uma leitura crítica da obra de Marx (sem cair na denúncia superficial de que sua obra seria ‘economicista’<sup>19</sup>), e, por outro, lançar luz sobre a importância da luta das mulheres no que concerne ao reconhecimento do trabalho reprodutivo perante as esquerdas, os movimentos sociais e o Estado.

---

<sup>17</sup> Federici está se referindo ao trabalho doméstico feito por mulheres a partir do contexto de industrialização da Inglaterra no século XIX, contexto onde Karl Marx fez suas pesquisas para *O Capital* (2013). De fato, como a teoria antropológica já mostrou com robustez (STRATHERN, 2017), em algumas das chamadas sociedades não ocidentais, estas divisões eram muito menos evidentes

<sup>18</sup> Para Federici, o trabalho reprodutivo era tão produtivo quanto o realizado nas fábricas pelos homens operários, já que são fundamentais para que estes estejam saudáveis para a produção.

<sup>19</sup> Boa parte dos autores que utilizam a alcunha de “economicista” para Marx (NASCIMENTO, 2016; RIBEIRO, 2017), afirmam que ele teria olhado apenas para o fenômeno da produção e, com isso, apagado outras esferas da vida social, como, por exemplo, a questão racial. Como bem demonstra Lukács (2018), tais caracterizações parecem ignorar a relevância da categoria de totalidade para a obra do revolucionário alemão. Tal categoria permitiria integrar raça e cultura à uma mesma totalidade contraditória das relações de produção, e, com isso, superar a discussão superficial de buscar compreender se a causa determinante da exploração seria a raça ou a classe. Além disso, sobre a questão racial, Anderson (2019) já evidenciou a extensa contribuição que Marx fez acerca deste tema, sobretudo em suas análises da guerra civil americana e a luta anticolonial na Rússia e na Irlanda

A maneira com a qual a interlocutora que me deparei no capítulo cinco exacerba as insuficiências da infraestrutura do aplicativo no que concerne às necessidades que ela tem enquanto mãe solo, podem ser explicadas pelo apagamento do trabalho reprodutivo tal como apontado por Federici, sendo o aplicativo aquilo que incorpora, em dinâmicas operacionais singulares, tal apagamento. Isso porque, embora a Uber publicise ações pontuais direcionadas a prevenção de assédio e violência de gênero em seus anúncios (UBER, 2021), a dinâmica de distribuição e acesso de informação, pelo menos tendo como base a experiência de Rebeka com este aplicativo, parece fornecer possibilidades limitadas no que diz respeito a sua experiência enquanto mulher, e de como estas possibilidades influenciam em sua capacidade de continuar como motorista inscrita na plataforma. Neste sentido, pretendo mostrar tanto como o trabalho de Federici pode jogar luz sobre a experiência de Rebeka, quanto como esta experiência, em certa medida, pode remodelar alguns dos apontamentos da autora, haja vista as diferenças entre as trabalhadoras do setor industrial ao qual a socióloga estadunidense dedicava sua atenção (já que parte do referencial tomado por Marx (2013) para elaborar sua crítica da economia política) e a realidade de uma interlocutora que tem uma específica infraestrutura de distribuição de informações como organizadora de sua experiência laborativa. Aqui, será também importante ressaltar de que modo o encontro etnográfico aparece enquanto parte constitutiva desse remodelamento, já que seria impossível apreender tais insuficiências informacionais sem evidenciar os recursos utilizados por mim para me aproximar de Rebeka. De fato, estes últimos não são apenas auxiliares do pesquisador na “coleta de dados” mas algo que enquadra a maneira com a qual o pesquisador pode enxergar certas infraestruturas informacionais.

Por fim, a experiência de Rebeka exprime a maneira com a qual pretendo utilizar os conceitos expostos neste capítulo: menos como um lugar teórico de conforto (como se os conceitos estivessem aguardando para serem mecanicamente encaixados pelo campo) do que como algo que pode ser potencialmente redefinido pela experiência contingente de cada um/a dos/das interlocutores/as. Ou seja, a maneira como estes dinamizam a utilização dos aplicativos, acessando específicas funcionalidades (ou evidenciando suas potenciais insuficiências) graças a certos marcadores sociais que constituem seu ir e vir pela cidade, tem a capacidade de evidenciar que conceito e experiência etnográfica guardam entre si uma relação de instabilidade constitutiva.

### 3 A PRECARIIDADE COMO DESAFIO PARA FORMAÇÃO DO SOCIAL

Neste capítulo, irei relatar alguns dos desafios que tive para a construção do campo da atual pesquisa, bem como aquilo que motivou seguir certos trajetos, além das necessidades metodológicas que acompanham estes trajetos. Tal explicação faz-se necessária para que o leitor entenda o que relaciona experiências etnográficas e abordagens metodológicas tão diversificadas quanto aquelas vistas durante a execução deste trabalho. De fato, o que as integra, como espero demonstrar, é menos a busca por um grupo social já constituído do que os caminhos modelados por experiências pessoais e políticas específicas, que acabam por influenciar as metodologias escolhidas. Aqui, portanto, não pretendo discorrer sobre as especificidades destas últimas mas de conduzir o leitor pelas experiências que me levaram aos interlocutores e de como essa condução, para ser compreendida, exige a assimilação de métodos singulares. Espero com isso mostrar que a diversidade de abordagens aqui desenvolvidas é a expressão de um modo específico de se encarar a formação do social, que mostra sua relevância seja na forma com a qual ela se coloca diante da história da antropologia<sup>20</sup>, seja na sua capacidade de mostrar caminhos teórico-metodológicos produtivos para apreender uma categoria de trabalhadores que concentram um arcabouço de experiências tão fragmentadas quanto os são os motoristas de Uber.

Menos que um elemento dado, o campo de uma pesquisa antropológica é algo que se forma enquanto as possibilidades etnográficas se abrem ou se fecham, bem como na forma com a qual o antropólogo decide situar-se estrategicamente frente a essas aberturas e fechamentos. Nesse sentido, o que opera aqui é a contradição entre um campo em formação que impõe limites para a interação do antropólogo com certos interlocutores e na autoridade que o antropólogo tem em decidir quando deve cortar essas interlocuções e fechar os limites de seu campo. Portanto, o ‘cortar a rede’ de Strathern (2017) é a síntese do tipo de liberdade que permite ao antropólogo, através de um ato que se dá tanto a partir de contingências do campo quanto de opções político-epistemológica específicas, definir quais as associações entre humanos e não humanos (LATOUR, 2012) são passíveis de serem ou não seguidas, ou, nos termos de Marilyn Strathern (2017), quais escalas e as relações que estas ensejam podem ser construídas pelo antropólogo(a).

Dito isso, ter a capacidade de evidenciar de que modo o antropólogo seguiu certas associações para, em um momento específico, cortá-las, talvez seja o principal desafio da

---

<sup>20</sup> Na medida em que se contrapõe a busca de sociedades organicamente constituídas, como diz Strathern (2017)

escrita etnográfica. Destacar esses rastros significa evidenciar como o antropólogo mobiliza recursos institucionais, pessoais, afetivos, profissionais, econômicos e de como estes recursos vão processualmente formando o social (LATOUR, 2012). De fato, a crítica de certa antropologia pós-social (STRATHERN, 2017; LATOUR, 1994; 2012; WAGNER, 2017; GELL, 2018) à antropologia clássica e a estabilidade com a qual esta definia a ‘sociedade’ ou o ‘outro’, partia de um apagamento das associações que permitiam chegar a tais ‘sociedades’. É justamente esta ausência, por exemplo, que faz Malinowski chegar às ilhas trobriand como se estivesse vindo de um mundo em abstrato em seu tímido barquinho (MALINOWSKI, 1984), de modo a tirar de cena os interesses estratégicos da Inglaterra com aquela região (ÁLVARES, 2018) e de como tais interesses o permitiram realizar a pesquisa sobre o Kula. Ademais, é justamente a ausência dessas associações que leva o antropólogo a formular o ‘outro’ enquanto alteridade radical (distante do ‘eu’) ou como uma ‘sociedade’ enquanto um todo organicamente constituído (STRATHERN, 2017), o que frequentemente opera como algo dotado de uma identidade prévia a certas condições de relação:

Em primeiro lugar, como vimos, a ideia de "sociedade" foi reificada como uma coisa individual, definida como uma entidade, de forma antitética em relação a entidades de ordem conceitual semelhante: a sociedade contra a economia, o mundo material e até mesmo a biologia ou a natureza. Embora essas entidades pudessem ser vistas como domínios conceituais extraídos da vida humana, quando pensadas como "coisas", elas parecem dotadas de uma identidade anterior a sua introdução em uma relação (STRATHERN, 2017, p.193).

Neste sentido, seguir o caminho criticado por Strathern poderia produzir categorizações que se, por um lado, dariam-me o conforto epistemológico de operar com categorias previamente constituídas, por outro, certamente não conseguiriam evidenciar os caminhos e associações que permitiram construir a rede do atual campo. Um exemplo de uma abordagem como esta para o trabalho com motoristas de Uber seria mobilizar o termo ‘trabalhadores precarizados’, fruto de certa sociologia do trabalho (BRAGA, 2013), e formular o campo como um espelho desta categoria. Se decidisse seguir esse caminho, o trabalho etnográfico acabaria antes de começar, uma vez que o social seria menos formado pelas associações imprevisíveis do campo do que pela imposição heurística do conceito.

Assumir esta posição, no entanto, não é negar a contribuição que a referida sociologia do trabalho tem para a atual pesquisa<sup>21</sup>, como evidenciado no capítulo anterior, mas que se

---

<sup>21</sup> O leitor perceberá que as reflexões de autores como Ricardo Antunes (2018) são fundamentais tanto para compreender a plataformização e o que ele significa para a degradação da experiência laboral quanto para a própria experiência do antropólogo no que defino aqui como prática etnográfica precária. No entanto, tal

existe algo que pode ser descrito como trabalhadores precarizados, ela é algo que emerge a partir do movimento das associações. Sigamos para o rastreamento destas

### 3.1 DA EXPERIÊNCIA PESSOAL À POLÍTICA

Pretendo aqui menos abordar as contingências de cada encontro etnográfico (isto estará contido no capítulo que relato cada específica experiência etnográfica) do que apontar os caminhos que me permitiram seguir os interlocutores, bem como aquilo que me motivou cortar as associações com estes em determinado momento, de modo a me permitir construir relações (CESARINO, 2014) entre as diferentes experiências etnográficas com os interlocutores. Neste sentido, pretendo aqui rememorar os pontos específicos de minha trajetória pessoal e política (como militante partidário), uma vez que estas me permitiram um primeiro contato com os interlocutores e, através destes, o contato com os demais interlocutores que constituíram a totalidade das experiências etnográfica contidas aqui. Tal esforço se mostra fundamental para evidenciar como cheguei aos espaços que esses interlocutores habitam (sejam estes espaços um determinado bairro ou específicos ambientes virtuais), o que será fundamental para o leitor compreender a minha opção por adotar múltiplas metodologias. De fato, a escolha por seguir o caminho das associações e os ambientes que estas me levavam (sobretudo considerando a diversidade de experiências que constitui os trabalhadores uberizados que aqui participaram, onde se encontra desde professores desempregados, como foi o caso de Thiago no capítulo quatro, a servidores públicos recém exonerados, como foi o caso da interlocutora Rebeka, no capítulo cinco), exigiu, por um lado, que eu não esperasse encontrar grupos organicamente constituídos (as ‘sociedades’ de Strathern) e, por outro, que eu tivesse fluidez metodológica para alcançar tal multiplicidade de experiências, além da diversidade de locais na qual essas experiências se desdobravam. Por isso, o leitor poderá compreender o porquê de assumir desde uma narrativa etnográfica que busca integrar atores dispersos pelo campo no capítulo cinco à etnografia em ambientes virtuais, no capítulo quatro.

### 3.2 ASSOCIAÇÕES COMO CONSTRUÇÃO ETNOGRÁFICA

Para começar as associações, começo com um exercício de rememoração de minhas experiências pessoais. Como explico no capítulo cinco, foi mobilizando uma parcela dessas experiências que dialoguei com o primeiro interlocutor desta pesquisa, o meu amigo pessoal,

---

conceito se utilizado para delimitar o campo, diminui significativamente a potência da etnografia e sua imprevisibilidade constitutiva.

Roger<sup>22</sup>. A escolha em mobilizá-lo se explica, por um lado, pela relação que eu encontrava entre as questões que mobilizei no projeto de pesquisa que inspirou esta dissertação (como a forma com a qual os aplicativos de corridas levam a dinâmicas de exclusão urbana) e as conversas pessoais que tínhamos durante nossas saídas para bares e reunião com amigos em comum, quando ele relatava acerca das longas esperas para conseguir um Uber que chegasse ao seu bairro e que o levasse de lá até aos locais em que geralmente nos encontrávamos. Ao rememorar esses diálogos e constatar a relação daquilo que ele me falava com as questões que me afligiam enquanto pesquisador, o convidei para fazermos uma entrevista que pudesse aprofundar tais relatos, proposta que foi gentilmente aceita por ele.

Após nossa entrevista relevar dimensões específicas acerca do que significa a utilização do aplicativo da Uber em um determinado bairro periférico (o Ibura, local onde ele reside), decidi ensaiar a primeira proposta de formação do social a partir de experiências de indivíduos que habitassem neste específico bairro. Desse modo, a partir da interlocução com Roger, tentei buscar outros passageiros e/ou motoristas que circulassem pelo referido local. Tal tentativa esbarrou-se tanto em meu desconhecimento acerca de outros indivíduos que morassem nessa região quanto na não-resposta do interlocutor sugerido por Roger. De fato, depois de perguntar a ele se conhecia algum colega que pudesse contribuir com minha pesquisa e de sua recomendação de um dos poucos amigos de infância que, segundo ele, ainda morava no seu bairro, busquei contato com o referido amigo. Depois que Roger me enviou seu contato, tentei estabelecer o primeiro contato mandando uma mensagem para seu WhatsApp. Sem resposta, enviei mais duas mensagens que também não foram respondidas. Ao perceber os limites deste caminho, perguntei a Roger se ele conhecia algum motorista que partisse de seu bairro. Embora ele tenha me respondido que “até conhecia um” mas que não tinha seu contato, optei, momentaneamente, em me conter com a entrevista feita com Roger e a esperança que outros interlocutores pudessem me fazer voltar à experiência etnográfica que tive com meu amigo pessoal.

Por caminhos imprevisíveis, pude voltar a esta experiência a partir do diálogo que tive com Rebeka. Assim como Roger, entrei em contato com esta interlocutora a partir de um ambiente familiar. Se no caso de meu colega pessoal, mobilizei experiências que se davam em locais e com pessoas conhecidas por nós dois, o contato com Rebeka se deu a partir de um ambiente comum de organização política que venho participando junto a ela há cerca de dois anos. Como detalho no capítulo cinco, aproveitei de um comentário da interlocutora na

---

<sup>22</sup> Como o referido interlocutor pediu que guardasse sua identidade, Roger aqui é utilizado como um codinome

reunião de mobilização desta organização para marcarmos uma entrevista que pudesse aprofundar aquele seu comentário feito acerca de sua experiência como motorista de Uber.<sup>23</sup>

Na entrevista, um dos pontos centrais de sua fala foi seu receio em aceitar viagens para certas áreas periféricas. Como mostro a seguir, para ela, isso se justificava pelo fato dessas regiões concentrarem a maior quantidade de passageiros mal avaliados ou regiões que a interlocutora tinha medo em chegar, seja por precariedades infraestruturais (áreas de difícil acesso, ruas sem asfalto), seja por considerá-las territórios de maior criminalidade. Tal comentário me remeteu aos relatos de Roger, sobretudo quando Rebecka falava que buscava rejeitar as referidas regiões periféricas. Isso porque, boa parte do relato de Roger se concentra justamente na indisponibilidade de motoristas que chegassem até o bairro onde ele mora, o que o faz demorar para conseguir motoristas dispostos a aceitar suas solicitações ou, quando isto acontece, os valores das viagens se mostrarem elevados. Neste sentido, pude ver como as experiências de Rebecka e os receios que constituem seu processo de circulação através da cidade se expressam enquanto uma forma específica de exclusão urbana para um indivíduo que acessa outras funcionalidades da mesma infraestrutura. Assim, por relações que se deram a partir de uma associação feita por mim através da escrita etnográfica, contrastei os relatos de ambos interlocutores no sentido de explorar certos marcadores sociais mobilizados de maneira singular por eles, além de utilizar de minha relação pessoal com ambos para estabelecer conexões entre suas experiências. De fato, sem ter relações entre si (pelos menos ao que me consta), esses dois interlocutores puderam, no texto etnográfico, serem associados por mim pelo o que Letícia Cesarino chama de privilégio epistemológico (2014), ou seja, a capacidade do pesquisador “decidir unilateralmente quais escalas e contextos” vão ser construídos. Seguindo as formulações de Strathern sobre a questão da escala na Antropologia, Cesarino destaca:

Na perspectiva stratherniana de Maurer e outros, a noção de escala tem uma acepção tanto de escala de realidade/complexidade (comumente entendida em termos do continuum micro-macro) quanto de escala comparativa (ou seja, denota a perspectiva a partir da qual elementos do real são colocados em relação). Strathern (1991, p. xiv, tradução minha) propõe que reconheçamos o modo como a produção de conhecimento opera através de conexões parciais que implicam mudanças de escala sempre que se muda “de uma perspectiva sobre um fenômeno para outra” (CESARINO, 2014, p.26)

Aqui, busco mobilizar tais “conexões parciais” (sem ignorar em quais contextos aquilo que vai ser conectado está situado) para integrar em um mesmo relato etnográfico a

---

<sup>23</sup> Discuto esse encontro melhor no capítulo cinco

experiência de Rebeka com a de Roger no que se refere aos distintos usos que eles fazem do mesmo aplicativo, e da relação desses usos com suas específicas experiências urbanas. Aqui, a minha experiência de organização política bem como minhas experiências pessoais e seus diálogos despretensiosos foi aquilo que me permitiu chegar a estes interlocutores e, por conseguinte, construir relações e contextos *entre e a partir* deles.

### 3.3 A SOCIALIZAÇÃO POLÍTICA COMO RASTREADOR DE ASSOCIAÇÕES

Além do contato que tive com Rebeka, a minha socialização partidária me permitiu acessar o outro interlocutor desta pesquisa. Nesse ponto, faz-se necessário um breve excursus através daquilo que me permitiu ingressar em um partido político e na influência que isso teve na proposta metodológica responsável por me levar ao interlocutor que faço aqui referência. Para tal, preciso relatar um pouco sobre a minha entrada no programa de pós-graduação que tornou a atual dissertação possível.

O momento de entrada no curso de mestrado pelo PPGA-UFPE se deu justamente no momento em que a Pandemia de Covid-19 se alastrou no Brasil. Neste contexto, as mortes diárias que, em certo momento, chegaram a mais de 3.000, assim como o permanente estado de temor das pessoas que moram em minha casa se somassem a esta cifra, foi aquilo que caracterizou o ambiente vivido por mim durante a maior parte de minha trajetória na pós-graduação. De fato, a consciência de que tal realidade estava desacompanhada de qualquer tipo de planejamento por parte da principal autoridade do país<sup>24</sup>, fizeram que as leituras e as experiências etnográficas tipicamente experienciadas por um aluno de pós-graduação se tornassem uma das tantas dimensões de minha vida afetadas pelo permanente processo de subjetivação do medo que tal processo engendrou. Somada ao necessário distanciamento social, responsável por expandir a sensação de desamparo, tal realidade produziu em mim um quadro depressivo, que se expressou de maneira mais marcada a partir da segunda metade de 2020. A partir daí, os sintomas decorrentes deste quadro só se expandiram: crises de ansiedade permanentes, distúrbios cognitivos como dificuldade de foco, zumbidos, perda de sensações emocionais e noites mal dormidas. Na medida que se aprofundavam, tais sintomas diminuíam cada vez mais minha capacidade produtiva (seja para ter atenção durante as aulas por EAD, seja para ter foco nas leituras), o que expandia ainda mais a duração e a profundidade dos próprios sintomas.

---

<sup>24</sup> Alguns levantamentos demonstram (SENADO, 2021) que o atraso na compra de doses da vacina de covid-19 representaram uma adicional de quatrocentas mil mortes, absolutamente evitáveis.

Com o acompanhamento de uma terapeuta sem a qual esta dissertação não existiria, o desafio que me deparava era o de construir algo sobre estas sensações, de modo a dar corpo a um sentimento que me paralisava e, com isso, desenvolver a capacidade tanto de apropriar quanto de gerir meu próprio sofrimento, mesmo que de forma limitada<sup>25</sup>. Foi o momento em que a militância política entrou de maneira decisiva na minha vida. Isso porque vi nas vindouras eleições de 2020, uma oportunidade de encontrar na construção coletiva uma forma de dar sentido a tal sofrimento. Neste sentido, o apoio a um candidato como Ivan Moraes (PSOL) que, a meu olhar, se colocava de forma acessível a sua militância (além de estar afinado politicamente com aquilo que acredito) parecia ser o caminho mais convidativo para realizar tal tarefa. Assim, após me deparar com uma chamada em sua página oficial do Instagram convocando militantes que pudessem ser voluntários em sua campanha, entrei em contato com sua *equipa*<sup>26</sup> e, em algumas semanas, estava começando minhas atividades em sua campanha de reeleição para vereador.

Diálogos com transeuntes em sinais de trânsito e mercados públicos, bicicletaços em avenidas abertas, conversas com lideranças comunitárias e sindicais, foram algumas das tantas atividades que fizemos durante pouco mais de um mês pelas ruas de Recife. Mais do que abordagens impessoais, buscávamos falar concretamente sobre algumas das conquistas de seu mandato, bem como alinhá-las com o tipo de interlocutor ao qual nos deparávamos e seu potencial interesse com esta ou aquela pauta. Por isso, íamos às garagens de ônibus falar com motoristas e cobradores sobre o esforço do mandato em aprovar a lei municipal responsável por proibir a dupla função dos motoristas ou dialogar com entregadores por aplicativos sobre o projeto de lei que visava garantir pontos de apoio para esta categoria em alguns territórios de Recife.

Foi graças a esta última pauta, que minha experiência de organização abriu caminho para o desenho metodológico desta dissertação. Isso porque foi a partir de um panfleto utilizado para dialogar com os entregadores por aplicativo feita para a campanha que pude visualizar como aquele mandato estava sensível às demandas dessa categoria de trabalhadores. Tal sensibilidade pareceu a mim como um ponto estratégico para adentrar-me ao campo, uma vez que via relações entre as principais questões mobilizadas por estes motoristas nas minhas entrevistas com eles e as demandas suscitadas pelo mandato de Ivan

---

<sup>25</sup> Cheguei a esta compreensão de maneira conjunta com minha terapeuta.

<sup>26</sup> Como os membros de seu mandato intitulam a si mesmos.

naqueles panfletos utilizados para tentar conseguir votos para sua reeleição. De fato, depois de ter uma resposta positiva de seu mandato no que diz respeito a ideia de estender a proposta de suporte dos entregadores de aplicativos (que era inicialmente a proposta do mandato) aos motoristas de aplicativos, pude encontrar algo que pudesse convencer meus futuros interlocutores a participar de minha pesquisa. Desse modo, como já previa uma dificuldade de manter contato com um grupo de trabalhadores que não tem previsibilidade em suas rotinas, achei que a busca de construir a relação entre o mandato e as demandas específicas dos motoristas poderia colocar este contato sob um terreno mais estável, uma vez que poderia apresentar algo que pudesse interessar os motoristas a participarem de minha pesquisa.

Embora tal proposta viesse futuramente a me frustrar, destaco aqui que foram estes os caminhos e as razões que motivaram minha procura por algum motorista que pudesse receber as propostas do mandato de Ivan, e ter condições de socializá-las perante os trabalhadores da sua própria categoria. Esse foi o caso de Thiago, presidente da AMAPE, e, por isso, alguém com uma experiência pregressa de organização e agitação em relação às necessidades dos trabalhadores desta categoria.

Ademais, seria impossível chegar a Thiago sem entrar nos espaços virtuais em que este último atua, uma vez que é lá que ele se coloca como liderança estadual dos motoristas de aplicativos e compartilha desde dicas de como circular pela cidade às convocações para mobilizações e paralisações. Para me adentrar em tais espaços foram fundamentais as contribuições da etnografia virtual, e sua discussão acerca de como perambular e rastrear o sentido dos trajetos que estes espaços permitem percorrer.

Por fim, embora diversas entre si, foi a partir de dois tipos de experiências que as interlocuções desta dissertação foram construídas. Por um lado, a organização partidária me levou, pelos caminhos aqui demonstrados, ao contato com o interlocutor Thiago, protagonista das reflexões etnográficas presentes no capítulo quatro. Este mesmo tipo de experiência me conduziu até Rebeka que, em paralelo com Roger, fez parte das reflexões presentes no capítulo cinco. Este último interlocutor fez parte do segundo tipo de experiência, a saber minhas vivências pessoais com um grupo determinado de amigas/os. Embora as divida por razões metodológicas, estes dois tipos de experiências se confundem ao longo desta dissertação, a ponto do próprio pesquisador que escreve estas linhas não saber exatamente onde cada experiência se situa. Por isso, essa distinção servirá mais como um ponto de partida

para navegar entre as associações instáveis do campo do que como algo que busca caracterizar linearmente as vivências por mim experienciadas.

#### **4 PRÁTICA ETNOGRÁFICA PRECÁRIA: COMO CHEGAR AOS MOTORISTAS?**

Neste capítulo, pretendo dar ênfase a pesquisa etnográfica fruto do que anteriormente considerei como prática etnográfica precária. À saber, em como as longas rotinas de labor dos motoristas interferiram na temporalidade de suas respostas, seja no grau de detalhamento que eles as davam, seja em como as condições de circulação dos motoristas (e os pequenos e esparsos momentos que eles tinham para responder as perguntas por mim feitas) interferem nas formas com as quais esses motoristas descrevem a mim seus saberes sobre a cidade.

Essas reflexões são resultado de minha experiência etnográfica com Thiago, presidente da AMAPE (Associação de Motoristas e Motofretistas de Pernambuco). Embora não queira com isso construir uma espécie de manual de aproximação à motoristas de Uber, escolhi minhas experiências etnográficas com Thiago como protagonista desse capítulo pela sua capacidade de concentrar as principais características do que acredito ser a prática etnográfica precária. Neste sentido, as formas através das quais precisei contornar a rotina extenuante de labor desse interlocutor, a ponto de adaptar tanto o meu cotidiano quanto de reorganizar as metodologias para estas se tornarem capazes de estabelecer relação com as rotinas imprevisíveis de Thiago, reuniu boa parte das minhas dificuldades pregressas com motoristas de Uber. Assim, embora tivesse entrado em contato com outros motoristas, que vieram acompanhados de dificuldades específicas de interlocução, suas experiências não traziam a diversidade de caminhos e dificuldades aos quais Thiago exigiu de mim. Neste sentido, foi justamente por tal percurso ser fragmentado e pouco linear, onde expectativas políticas e epistemológicas foram sendo processualmente recalibradas (como discuto no último tópico deste capítulo ao enfatizar como as contribuições da antropologia colaborativa me ajudaram a jogar luz sobre a experiência que tive com Thiago), que decidi elegê-la como representante de minha definição de prática etnográfica precária. Faço essa escolha pela sua capacidade de fornecer a antropologia e seus antropólogos a capacidade de abraçar a não linearidade do campo de estudos da uberização, além de pensar as consequências teóricas dessa não-linearidade.

Portanto, ao longo deste capítulo forneço considerações sobre como foi a temporalidade de meu diálogo com Thiago, ou seja, o quanto tempo ele demorou para responder minhas questões (bem como o porquê dessa demora, frequentemente justificada por ele), além da maneira como eu precisei aproveitar os momentos que esse motorista estava apto a falar, às vezes parando uma atividade que eu estivesse fazendo no momento para dar

atenção às suas respostas. De fato, ignorar isso poderia significar uma postergação das possibilidades de criação de confiança com esse interlocutor, uma vez que o não aproveitamento desses momentos frequentemente fez com que minhas mensagens a ele ficassem "submersas no WhatsApp", como fala Thiago ao descrever aquelas mensagens que não são vistas por ele. Nesse sentido, através de prints de meus diálogos com este motorista, forneço reflexões sobre a temporalidade específica que emerge de uma prática etnográfica precária. Além disso, também evidencio como esta experiência pode se situar no campo de estudos da antropologia colaborativa, apontando limites e possibilidades para pesquisadores que queiram pensar (e atuar) com um grupo de trabalhadores que carregam percepções de mundo diversas e potencialmente conflitantes com as de um pesquisador que se coloca entre a contradição de ser, por um lado, um pesquisador em busca de levantar questões de pesquisa, e por outro, um militante defensor de projetos políticos singulares.

#### 4.1 AS FRUSTRAÇÕES DA MILITÂNCIA

Como já afirmei anteriormente, meu interesse por Thiago se deu a partir de uma proposta que fiz no projeto de pesquisa que inspirou a atual dissertação. Lá, através das reflexões da antropologia ação e da antropologia colaborativa (SANFORD, 2006; RUBINSTEIN, 2018; TAX, 1975; ALBERT, 1997; KOPENAWA & ALBERT, 2019), sugeri que minha futura pesquisa poderia contribuir de alguma forma para a construção de um projeto capaz de amenizar a realidade de trabalho precário dos motoristas. Nesse sentido, através do contato com os quadros do partido no qual me organizo, sugeri a possibilidade de construir uma interlocução entre estes e Thiago para construir tal ação. Isso porque o referido interlocutor é presidente da Associação de Motoristas e Motofrentistas de Pernambuco (AMAPE), o que me fornecia uma posição estratégica para realizar tal proposta, sobretudo considerando seu já existente contato com o poder público e demais parlamentares. Embora no projeto já previa a possível dissidência entre as minhas expectativas e as expectativas do interlocutor, a vivência de campo revelou que estas foram mais robustas do que no início prévia. De fato, embora quando oferecida tal proposta à Thiago ele não rejeitasse de imediato, ele destacou suas discordâncias ideológicas em relação ao parlamentar que eu iria mobilizar para construir o possível projeto. Nesse sentido, estando o próprio Thiago filiado em um partido de direita (CIDADANIA) e tendo concorrido por esse mesmo partido as eleições de 2018 (para deputado estadual) e de 2020 (para vereador), ele evidenciou como suas concepções sobre qual deve ser a presença do Estado na economia vão na contramão das concepções do partido do referido parlamentar a que me propus mediar o contato, Ivan

Moraes, do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL). Com o tempo, a despeito das minhas menções a ele de conversas com o parlamentar do PSOL e de como este mostrara interesse com a interlocução, fui notando que, quando mencionava tal possibilidade, as respostas de Thiago, quando existiam, eram vagas e desinteressadas. Para além disso, na medida que meus diálogos com ele se desenvolviam, notei, como irei evidenciar, que Thiago já tinha um rede bem constituída com parlamentares (mais alinhados ideologicamente a ele), responsáveis por mediar ações direcionadas a dar específicas formas de suporte aos motoristas, como assistência legal em disputas jurídicas com as empresas de aplicativo e garantia de descontos em concessionárias e/ou mecânicos para os motoristas, o que parecia justificar ainda mais seu desinteresse com minha proposta inicial. Se, por um lado, tal frustração era a primeira das dificuldades que tive para manter contato com Thiago e sua atuação política, por outro, foi ela que me ajudou a pensar os movimentos etnográficos que precisaria fazer para dinamizar metodologicamente minhas abordagens, sem com isso ignorar os sinais que o desinteresse de Thiago pareciam me dar.

#### 4.2 À ESPERA DO INTERLOCUTOR

Foi a partir de Thiago que pude ter o primeiro contato com as dificuldades de uma etnografia com motoristas de aplicativo que estejam em período ativo de circulação. Isso porque, quando comecei a pesquisa através do recurso de mensagens por WhatsApp, necessárias para manter interlocução enquanto os motoristas atendem as viagens daqueles que solicitam uma viagem pelo aplicativo, me questionei se esse tipo de abordagem poderia ser considerado como uma etnografia, principalmente pela limitação que essas diálogos impõem às interações com os ambientes físicos dos interlocutores, bem como com o tempo restrito que elas tinham condições de ocorrer. De fato, tendo tido durante minha formação contato com as etnografias de Bronislaw Malinowski (1984), Clifford Geertz (1989), Loic Wacquant (2002), e de como estes em seus trabalhos discorrem acerca das relações específicas com os espaços que habitam, e de como estas espacialidades fornecem um campo de interações possíveis para com eles próprios, no qual sensibilidades singulares emergem a partir de um contato presencial e duradouro com e a partir de situações concretas, me questionei se os prints de tela de minhas conversas com Thiago, além dos mecanismos virtuais que utilizei para entrar em contato com ele poderia ser considerado um ambiente especificamente etnográfico. Nesse sentido, como estava distante da vivência cotidiana de Thiago, onde ele aceita, recusa e circula de maneira singular pela cidade, enfrentando as dificuldades da infraestrutura urbana e a criminalidade da cidade, tive apenas contato com o que o interlocutor me falava acerca de

sua própria rotina nas mensagens de WhatsApp enviadas à mim, e em seus posts no Instagram. Muito embora tal forma de interlocução tenha me impedido de buscar as contradições entre o que ocorre em sua circulação cotidiana e o que ele me diz que ocorre através de suas mensagens e de sua atuação nas redes sociais, ela me deu condições de traçar um ambiente e uma temporalidade específica, que se por um lado são limitantes, por outro, demonstram quais os desafios de acompanhar interlocutores que não tem tempo, nem condições de compartilhar seus espaços físicos de interação com o antropólogo. Nesse sentido, se com os interlocutores certos Geertz pôde adquirir confiança dos espectadores da briga de galo em Bali ou Wacquant começar a disputar boxe, nem com o motorista mais generoso eu poderia me situar no interior de seus carros e acompanhar de perto suas viagens ao longo do tempo<sup>27</sup>. Se isso fosse possível, tal presença certamente acarretaria prejuízos e possíveis sanções dos motoristas por parte da Uber, uma vez que qualquer viagem com quatro passageiros (considerando que todo interlocutor/motorista que protagoniza a atual pesquisa tem um automóvel com capacidade de até cinco passageiros) teria que ser recusada pelo motorista.

Constatado tais limites, me convenci que precisaria reprimir o desejo primário de um antropólogo, a saber acompanhar presencialmente a maneira com a qual os interlocutores realizam trocas simbólicas, interagem entre si e reagem às exigências do ambiente, constatação que se expandiu ainda mais na medida em que a proximidade social começou a configurar-se como um risco potencial de contágio quando a pandemia de Covid 19 se alastrou no Brasil. Posto isso, precisei me deslocar das interações dos motoristas para com seus ambientes físicos (como ruas, vielas, aclives, declives, sinais de trânsito, sinalização, iluminação das ruas, buracos) para as interações que estes desenvolviam em específicos ambientes virtuais, sobretudo considerando que foram a partir destes ambientes que eu pude ter contato com eles. De fato, é preciso compreender os caminhos que percorri nesses locais, uma vez que foram a partir deles que pude ter contato individual com Thiago.

---

<sup>27</sup> Embora a abordagem dentro do automóvel dos motoristas, acompanhando presencialmente as suas viagens seja possível no caso da realização de conversas isoladas ao longo de uma específica viagem (como fiz com Junge (JUNGE & TAVARES, 2020) em nossa pesquisa), tal proposta se torna mais difícil caso o pesquisador queira acompanhar o mesmo motorista ao longo do tempo, como busquei fazer neste capítulo.

### 4.3 POR UMA ETNOGRAFIA EM AMBIENTES VIRTUAIS

Em consonância com autores que criticam aqueles que visam compreender as redes sociais como um mero contexto onde interações ocorrem ou como uma ferramenta para compreender outra coisa (MILLER & SLATER, 2004), utilizo aqui a ideia de etnografia em ambientes virtuais a partir de intelectuais que, inspirados nas contribuições de Bruno Latour e Marilyn Strathern, não fazem uma separação entre ‘técnica’, de um lado, e suas ‘explicações sociais’, de outro. Para estes críticos, tal dicotomia, base do pensamento moderno, pressupõe um mundo de materialidades supostamente dadas e já constituídas, e um outro das representações, do discurso e dos símbolos, aos quais estariam em permanente disputa. Em oposição a tal perspectiva, autores como Rifiotis (2016), Segata (2016) e Miller e Slater (2004) tentam repovoar a cibercultura de modo que as análises de temáticas que envolvem este campo deixem de ter as referidas dicotomias como sua base teórico-epistemológica, e comecem a serem conduzidas por um esforço de rastreamento da ação de humanos e não-humanos como entidades híbridas e em contínuo processo formativo. Nesse sentido, o interesse não seria apenas nas representações e nos sentimentos coletivos dos grupos que estão nesses espaços:

Sabemos que esse debate não se restringe à ciber-cultura, porém, no campo que é o nosso, devemos nos perguntar como integrar a plataforma, a tela, o teclado, o mouse ou o toque na tela, a rede wifi, a eletricidade, a rede física etc, e também as conexões e elementos offline, com aquilo que chamamos de cultura ou sociedade (RIFIOTIS, 2016, p. 140).

Tal perspectiva concede à etnografia a tarefa de criar as condições através das quais tais associações possam ser visualizadas ao meio de um turbilhão de hashtags, marcações, links, propagandas e seguidores que constituem esses espaços. Leitão e Gomes (2017) fornecem uma metáfora produtiva para pensar o rastreo de ambientes sobrecarregados de informações como estes. Para eles, o flâneur, figura arquetípica da modernidade, que traduz em seus movimentos erráticos pela cidade o turbilhão de imagens, opiniões e rumores que marcam as metrópoles europeias no período da revolução industrial, parece ser a metáfora adequada para tornar os actantes que circundam os ambientes virtuais metodologicamente apreensíveis:

Botânico do asfalto, o flâneur adotava a perambulação como modo de conhecimento, como maneira de apreender o espaço citadino, percorrendo seus labirintos. Certas plataformas digitais se oferecem a errâncias virtuais análogas, por suas dinâmicas espaciais, mas igualmente temporais. O tempo do flâneur é o do movimento transitório, fugidio, efêmero, típico das metamorfoses do tecido urbano que só podem ser apreendidas através da flutuação à qual essa figura se dedica. Uma sensibilidade etnográfica

transeunte, de idas e vindas, percorrendo caminhos em meio à multidão de imagens e mensagens, pode ser profícua quando acionada na observação de plataformas que tem como característica os trânsitos intensos e a efemeridade (LEITÃO & GOMES, 2017, p. 45).

Fundamental para realizar este esforço é perceber os pontos que permitem a movimentação. Nesse sentido, hashtags, número de seguidores, postagens e repostagens são alguns dos actantes (LATOUR, 2012) que me permitiram fazer perambulações erráticas perante os ambientes virtuais aos quais Thiago está presente. Sendo conduzido por eles e, ao mesmo tempo, escolhendo seguir certos atores em detrimento de outros através de minhas próprias interlocuções prévias com o campo, consegui me mover perante ambientes saturados de imagens, comentários e conexões. Para fazer tais escolhas, foi também fundamental perceber esses ambientes como infraestruturas aos quais, na forma com a qual permitem ou impedem interações e acesso a informações específicas, condicionam caminhos a se seguir na constituição de tais ou quais redes.

Ademais, em consonância com a abordagem teórica aqui referenciada, pretendo mostrar como as minhas perambulações nas redes sociais de Thiago permitem compreender a sua própria rotina como algo híbrido (LATOUR, 2012), onde é possível rastrear comunidades, discursos, hashtags, smartphones, subjetividade, rede móvel e ideologias a partir de um mesmo fluxo de ação. Portanto, adianto que o leitor pode se deparar, por exemplo, com uma não cisão entre o funcionamento operacional de um aplicativo e a maneira com a qual Thiago compreende certa racionalidade laborativa que o interpela. Neste sentido, evidenciar quais trajetos que permitem que ambos integrem o mesmo fluxo é o mais relevante aqui.

#### 4.4 INSTAGRAM E ÁUDIOS DE WHATSAPP: AS HISTÓRIAS DE VIDA CONTADAS ATRAVÉS DOS SONS URBANOS E DAS QUEDAS DA INFRAESTRUTURA

Como já enfatizado, precisei prestar atenção aos trajetos que percorri para entrar em contato com Thiago, bem como na forma com a qual eu consegui manter um diálogo com um indivíduo que, por uma rotina que pode chegar até a quinze horas de circulação diária, dedica esparsos momentos à atenção de um pesquisador em seus aplicativos de troca de mensagens e/ou redes sociais. Assim, sem ter garantia em qual momento do dia este motorista iria responder às minhas indagações sobre suas rotinas, quais bairros se locomove e o que faz quando recebe sanções da Uber, precisei me manter em um estado de permanente atenção. Isso porque não sabia concretamente se minha pergunta seria respondida imediatamente ou se demoraria cinco dias para obtê-la. Ou ainda, se quando a obtivesse, uma não-resposta

imediate da minha parte poderia significar mais um período indeterminado sem novas interações.

Meu contato inicial com ele ajuda a ilustrar tais dificuldades. Ele se deu após uma busca no Google acerca de figuras no Estado de Pernambuco que já estivessem organizadas em associações de motoristas de aplicativo, já que isso seria estratégico na concretização da proposta que se mostraria frustrada, como indico no tópico anterior. Foi a partir desta busca que descobri a AMAPE (Associação de Motoristas e Motofretistas de Pernambuco), onde Thiago é presidente. Ao perceber que o terceiro link disposto pelo Google sugeria que aquela associação poderia ter uma conta na rede social Instagram e que a partir das interações que usuários fizessem a partir dos posts desta organização eu poderia ser levado a uma figura engajada politicamente, cliquei nele e fui levado até lá.

Este link me levou ao aplicativo Instagram, inicialmente criado para que amigos e familiares compartilhassem entre si fotografias de viagens, reuniões de família, além de ocasiões especiais como festas, bailes de formatura e casamentos, quando foi lançado em 2010. No entanto, como afirma o atual CEO da empresa, Adam Mosseri (RAMOS, 2021), à medida que o aplicativo foi ganhando a adesão de mais usuários, ele deixou de ser apenas uma agregador de fotografias de usuários que as compartilhavam com seus demais seguidores, para assumir novas funcionalidades como o stories (função em que os usuários podem compartilhar pequenos vídeos de até sessenta segundos, na parte de cima do aplicativo) ou as lives (função na qual os usuários da plataforma ficam ao vivo perante seus usuários). Segundo afirma seu CEO, estas alterações vieram como maneira de potencializar o alcance da progressiva mudança dos usos que os usuários (sendo estes indivíduos, mas também empresas, associações, instituições de estado, sindicatos, partidos políticos) faziam da plataforma, já que ela começou a ser encarada não apenas como forma de acompanhar o cotidiano de familiares e amigos, mas como ferramenta para venda de produtos, serviços, compartilhamento de interesses particulares como moda, cinema ou até agitação política.

A página da AMAPE se adequa a este último propósito. De fato, convocação para mobilizações, parcerias da associação com concessionárias e pedido aos seguidores para dizer o que acham acerca de um aumento do preço da gasolina são alguns dos posts feitos pelo Instagram da associação. Neste sentido, à medida que ia perambulando nesta, notava que boa parte desses posts eram convocados por Thiago, como indica o print 2. Aqui, está reunido postagens que vão do dia 26/08/2021 até o dia 06/11/2021. Dentre os quinze posts feitos pela

associação durante este período, seis tinham o protagonismo de Thiago, seja por serem posts diretamente compartilhados do Instagram de meu interlocutor, seja por este último dar recados que eram postados diretamente pela página da AMAPE. Tal recorrência me despertou curiosidade acerca desta figura, que parecia gozar de prestígio perante uma associação responsável por mobilizar e organizar sucessivas paralisações dos trabalhadores de aplicativo<sup>28</sup>. Por isso, cliquei em uma das tantas menções ao nome de Thiago no perfil da AMAPE e logo fui adereçado ao seu perfil no Instagram.

print 1



Fonte: print de tela tirada pelo autor, 2022

print 2



Fonte: print de tela tirada pelo autor, 2022

<sup>28</sup> Em uma pesquisa exploratória através do Google, notava que o nome da AMAPE sempre era citado quando a busca por "paralisação de aplicativo" era feita por mim.

Aqui, alguns elementos me chamaram atenção. O primeiro deles, era a quantidade de seguidores de Thiago, sobretudo quando comparado a página da AMAPE. Assim, enquanto esta última tinha 1.912 seguidores, a página de Thiago tinha 17.600. Além disso, através de sua bio, descobri tanto que ele era presidente da AMAPE quanto que era aluno do RenovaBr, “escola de formação política que prepara pessoas comuns de diversas origens e posicionamentos para renovar a democracia”, como indica a página do Instagram da própria instituição. Essas constatações apareceram a mim como uma abertura das possibilidades de inserção no campo. De fato, a associação com o Renova parecia a mim como um interesse em abordar as questões dos motoristas de um ponto de vista político-parlamentar, o que se comprovou depois que vi, a partir de seus posts no Instagram, que ele também tinha sido candidato a vereador em 2020 pelo partido CIDADANIA, com parte de sua pauta de campanha sendo adereçada as necessidades concretas dos motoristas de Uber, como indica o print 3. Além disso, a ampla repercussão de seus posts que pode ser verificada pela quantidade de seus seguidores e pela frequência com a qual estes repostavam os posts de Thiago, ou até pela menção de Thiago em posts de outros usuários quando falavam em algo referente aos motoristas (Thiago faz questão de compartilhar em seu perfil o compartilhamento que outros perfis faziam de seus posts, como indica o print 1) mostrava a mim que as interações possíveis de serem rastreadas a partir de seu Instagram poderiam me fornecer um amplo material etnográfico.

No entanto, a riqueza desse material só foi por mim tematizada quando percebi que uma outra infraestrutura não iria exatamente me fornecer o mínimo de subsídio para compreender como este interlocutor forma seus saberes sobre a cidade de Recife. Isso porque, encarei inicialmente o Instagram apenas como uma forma de chegar a um espaço individualizado de interlocução, como é o caso do aplicativo de troca de mensagens, WhatsApp. De fato, como seu contato nesse aplicativo não pode ser acessado por vias públicas (fiz questão de checar tanto na página da AMAPE quanto na bio<sup>29</sup> do perfil de Thiago, se ele não compartilhava o número de seu telefone), presumi que uma vez que conseguisse chegar a este meio, poderia ter em mãos uma infraestrutura mais adequada a construir uma relação duradoura de confiança com o interlocutor do que uma na qual qualquer usuário poderia ter acesso, como é o caso do seu popular Instagram. De fato, pensava que se por sorte conseguisse uma resposta sua perante o amontoado de mensagens que certamente

---

<sup>29</sup> Local no Instagram onde os usuários podem fazer uma descrição sucinta de si mesmos

devem chegar a ele através desta última, seria improvável que um diálogo sobre temas mais específicos pudessem decorrer ali ao longo do tempo.

De início, esta impressão pareceu razoável. Isso porque, a primeira mensagem mandada por mim ao seu direct<sup>30</sup> no Instagram alcançou os dois objetivos por mim esperados: 1. obter uma resposta em um relativo período curto de tempo e 2. conseguir o número de seu WhatsApp para finalmente poder me desvencilhar de um ambiente seguido por outros 17.000 seguidores. Como visto no print 4, para minha surpresa, o primeiro dos objetivos foi alcançado com larga folga, já que sua resposta a minha mensagem de apresentação veio no mesmo dia<sup>31</sup>. Assim como o segundo, que foi enviado a mim por ele na mensagem subsequente as mensagens mostradas no print 4<sup>32</sup>.

No entanto, o desejado WhatsApp e a maneira com a qual Thiago o utiliza frustrou parte das minhas expectativas com aquela infraestrutura. Isso porque cada pergunta feita por mim era acompanhada de períodos cada vez maiores sem resposta por parte de Thiago. Mesmo quando aconteciam, estas pareciam telegráficas, como se já tivessem sido treinadas por ele com outros jornalistas, políticos e pesquisadores. A primeira mensagem mandada por mim para seu WhatsApp já foi um ensaio dessas dificuldades. Como indica o print 5, inauguro o diálogo com Thiago com um áudio de pouco mais de um minuto, onde detalho qual era minha intenção ao entrar em contato com ele, bem como quais eram meus interesses com a pesquisa que estava desenvolvendo. Através de sua resposta (que demora três dias para acontecer) descubro que o interlocutor estava realmente interessado em se envolver com aquele esforço. Diante disso, envio outro áudio no qual peço que ele descreva sua trajetória individual até se tornar um trabalhador por aplicativo, que ele demora mais três dias para responder. Em sua resposta, a suposta posição privilegiada daquele aplicativo veio por terra:

Oi, Álvaro. Boa tarde, amigo. Primeiramente, queria pedir desculpa pela demora aí pra te responder. Eu ouvi teu áudio e aí meu WhatsApp começou a chegar um monte de mensagens e a tua mensagem desceu e acabou que eu não respondi mas eu vou tentar responder a primeira etapa da pergunta agora e, se der, as duas.

<sup>30</sup> Ferramenta que permite a qualquer usuário do Instagram enviar mensagens diretas para algum perfil específico. No entanto, caso o usuário desejar, ele pode restringir a possibilidade de receber essas mensagens apenas àqueles seguidores seguidos por ele próprio, o que não parecia ser o caso de Thiago. De fato, como o leitor irá notar, mesmo Thiago não sendo meu seguidor, eu consegui mandar uma mensagem direta para ele nessa rede social.

<sup>31</sup> Mesmo que a ferramenta no Instagram não deixe registrada, Thiago respondeu minha mensagem no mesmo dia 18 de março em que fiz a pergunta. Afirmo isso porque a plataforma indica, no topo de cada mensagem, quando a mensagem é enviada em um dia diferente daquela que foi primeiramente encaminhada.

<sup>32</sup> Como nesse diálogo o interlocutor me diz seu número pessoal, optei por não torná-lo público através de minha dissertação.

print 3



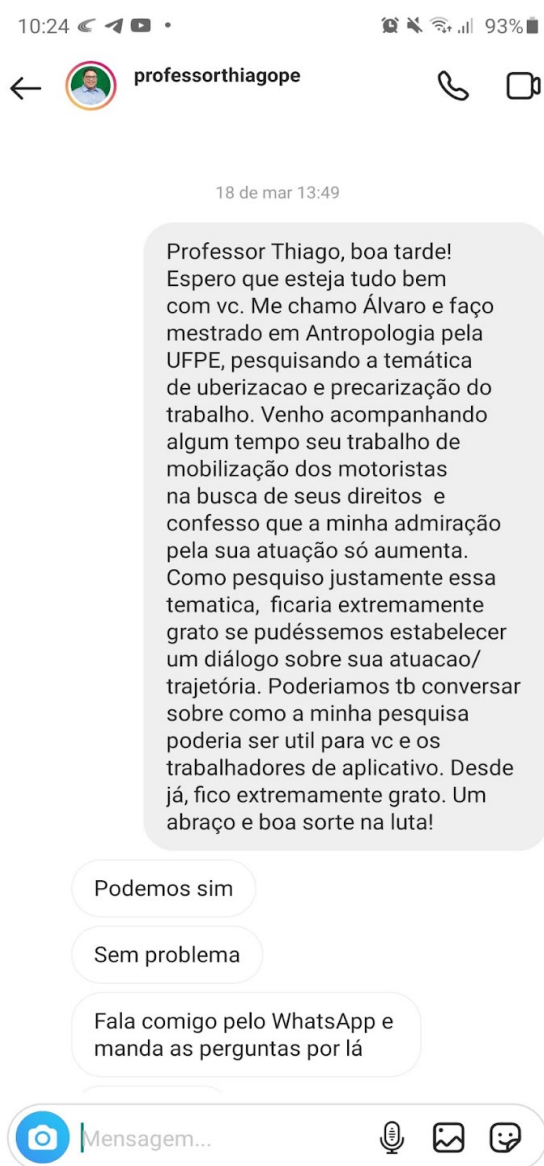
Fonte: print de tela tirado pelo autor, 2022

Esta não seria a única resposta que Thiago demoraria a responder. De fato, a exceção era quando as respostas eram enviadas com um prazo menor do que três dias, o que exigiu um permanente esforço de destacar as mensagens por mim enviadas, enviando outras que pudessem destacar estas últimas<sup>33</sup> e, com isso, fazer com que elas subissem em seu WhatsApp. Foi justamente nesses tipos de mensagens que eu pude ver brechas para identificar em que tipo de situação Thiago respondia minhas perguntas, já que, pelo menos no início de minha interlocução com ele, essas segundas mensagens pareciam deixá-lo constrangido por não ter respondido as primeiras, pressionando-o a respondê-las nos mais variados lugares que

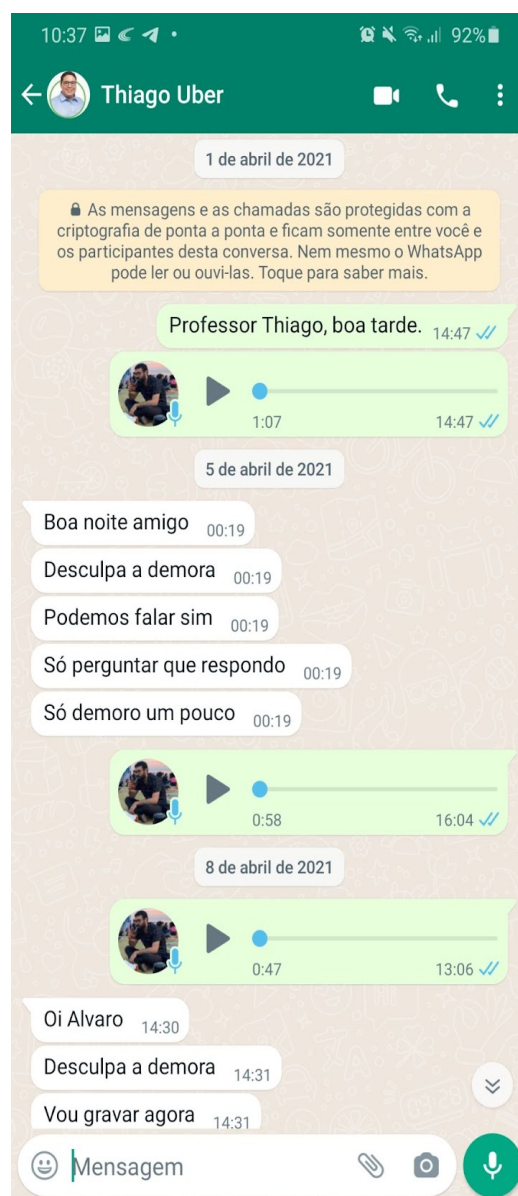
<sup>33</sup> O WhatsApp fornece uma ferramenta ao usuário que o permite buscar mensagens já enviadas, ao mesmo tempo que se envia uma nova logo abaixo desta. Do ponto de vista interlocutivo, isso permite com que temas sejam resgatados, bem como respostas confirmadas ou negadas por aqueles com quem se dialoga.

estivesse assim que visualizasse. Pude presumir que isto acontecia já que o preenchimento dos dois tracinhos pela cor azul em meu chat com ele (indicativo, para a linguagem do WhatsApp, de que o interlocutor tinha aberto a conversa com a nova mensagem) geralmente vinha acompanhado de suas respostas em áudio.

print 4



print 5



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Através dos ruídos presentes nesses áudios pude catalogar pistas para identificar não apenas os lugares que Thiago estava enquanto os enviava mas, sobretudo, para poder traçar que tipo de interação meu interlocutor conduzia nestes ambientes. Assim, se escutava barulhos de carros se movimentando junto a sons de rádio e/ou comentários de possíveis passageiros solicitando para que dobrasse em uma rua e não em outra, presumia que ele

respondia minha mensagem enquanto fazia uma de suas viagens. Se percebia que suas respostas eram emboladas por sons de deglutição acompanhados de barulhos de plástico, presumia que ele respondia a mensagem enquanto fazia uma refeição entre suas viagens.

De fato, a única coisa que podia fazer era uma mera presunção da situação vivida pelo interlocutor.<sup>34</sup> Isso porque, quando estimulava ele a descrever o lugar que estava (como que solicitando-o uma mini etnografia), a resposta geralmente era sucinta, constando apenas o tipo de local onde estava (lanchonete, restaurante, posto de gasolina). Desse modo, precisei encarar os áudios não apenas como fonte de conteúdo sobre sua rotina, mas também como um rastro sob o qual seria possível mobilizar minhas próprias associações entre som e ambiente e, a partir delas, mapear as potenciais interações de Thiago. Dito de outra forma, o som me permitiu fazer afirmações limitadas e precárias sobre o que achava que Thiago poderia estar fazendo, tendo como base meu próprio histórico acerca do que a singularidade de cada som me remetia em termos de ambientes vividos, bem como qual tipo de interação pode ser desenrolada em cada um desses ambientes.

Se esses sons me davam um canal para acessar o ambiente, eles também perturbavam o desenrolar das respostas de Thiago, já que os ruídos dos carros passando em alta velocidade ou o fato de seu celular estar conectado ao som de seu automóvel enquanto gravava um áudio, por vezes, faziam com que sua fala fosse encoberta, ou até mesmo, totalmente silenciada. Tais dificuldades fizeram com que eu pedisse para que ele repetisse suas respostas, o que parecia deixá-las ainda mais telegráficas. Nesse sentido, suas narrativas apareciam a mim como pequenos fragmentos que, para se tornarem compreensíveis, exigiram que eu as reunissem em uma narrativa etnográfica (limitadamente) coerente. Para a literatura da antropologia das infraestruturas, tal dimensão expressa um ponto que parece atravessar os variados tipos de infraestruturas (sejam elas infraestruturas físicas como pontes ou rodovias, sejam elas infraestruturas operacionais, como aplicativos de corrida), o fato de que, devido a defeitos e inevitáveis quedas operacionais, as infraestruturas irão precisar de reparos para que voltem a funcionar ou, até mesmo, que uma outra infraestrutura venha dar suporte a algum defeito da primeira. É por isso que os autores desta abordagem (LARKIN, 2013; GRAHAM, 2009) mencionam que as infraestruturas só podem ser compreendidas a partir de seu entrelaçamento com demais infraestruturas, necessárias pelas suas limitações constitutivas. Neste sentido, se

---

<sup>34</sup> Em nosso diálogo por WhatsApp, Thiago me enviou ao todo vinte e dois áudios, com durações que vão desde 0:34s à 15:00 min. Em termos brutos, a totalidade de seus áudios chegou a quase quarenta minutos, sem contar as interrupções e períodos de queda.

um engenheiro de trânsito precisa preocupar-se tanto com a integridade dos asfaltos quanto com a infraestrutura de distribuição de água e de como o defeito de uma afeta e se sobrepõe ao funcionamento de outra na hora de se pensar o trânsito de certo bairro, um antropólogo precisa saber trabalhar entre os defeitos operacionais das várias infraestruturas que ele utiliza para alcançar seus interlocutores. No entanto, se um bom engenheiro/a torna (ou pelo menos tenta tornar) tais entrelaçamentos imperceptíveis aos habitantes da cidade, um bom antropólogo/a precisa evidenciar esses ruídos para seu público.

Reunir os vários áudios de Thiago com seus chiados, quedas e interrupções suscitadas pelas suas interações em ambientes físicos e, com isso, construir narrativas etnográficas capazes de me permitir compreender questões centrais para os motoristas do Uber, faz parte deste esforço de trabalhar entre as deficiências de certa infraestrutura. A partir do áudio de 7: 34 min no print 6 é possível exemplificar tal construção. Aqui, consta a resposta de Thiago quando eu o pergunto sobre sua trajetória, profissão pregressa e o que poderia ter acontecido com esta para que ele tenha tomado a escolha de se inscrever na Uber, primeiro aplicativo de viagens em que ele ingressou. De fato, minha experiência pregressa de trabalho com motoristas de Uber desde a graduação me despertava interesse específico nessa questão já que boa parte dos relatos de outros motoristas no que diz respeito ao período anterior à entrada na Uber era caracterizado por certas narrativas em comum: decepção com antigos patrões, frustração com a estrutura hierárquicas de empresas e demissões que aconteciam perante um momento de crise econômica nacional.

A resposta de Thiago não divergiu desses pontos. Aqui, o interlocutor fala que trabalha desde os dezesseis anos, quando era estagiário na prefeitura do Recife no núcleo de tecnologia de educação do programa bolsa escola. Para ele, começar a trabalhar tão cedo pode ser explicado pela sua vontade de conseguir independência financeira e de “não depender de ninguém”. Neste sentido, ele afirma que entrou na faculdade, se formou e, por isso, pôde se tornar professor da rede privada, local onde trabalhou nos dez anos que antecederam sua entrada na Uber, de início, como renda secundária e, em seguida, como renda principal. No entanto, sucessivas decepções com o ramo educacional o fizeram desistir dessa área:

Como a docência no Brasil todo mundo sabe, você também deve saber disso, é uma profissão muito ingrata né com os professores o que era a renda principal, se tornar apenas um complemento de renda. Realmente minha renda caiu bastante. Então, eu fiquei muito chateado, decepcionado, muito mexido com o tempo que eu trabalhei na iniciativa privada, da falta de reconhecimento, associado a tudo isso a questão de você ter que ter uma

jornada de trabalho. Tem hora pra chegar, hora pra sair, às vezes num tem hora pra sair. Pressão psicológica, assédio moral, falta de reconhecimento.

print 6



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022.

As frustrações com este ramo e sua estrutura hierárquica fizeram Thiago arriscar em um novo setor, ainda incipiente e potencialmente arriscado:

Acabou que os aplicativos chegaram aqui no Recife, né? Na verdade chegou aqui em 2016 a Uber e posteriormente no final de 2017 a 99 e aí quando ela chegou aqui poucas pessoas conheciam. E aí eu decidi arriscar. Ali em meados de Maio de 2016 eu fiz o meu cadastro. A Uber chegou em Março, eu fiz o cadastro em Maio, logo no início onde existia muita perseguição,

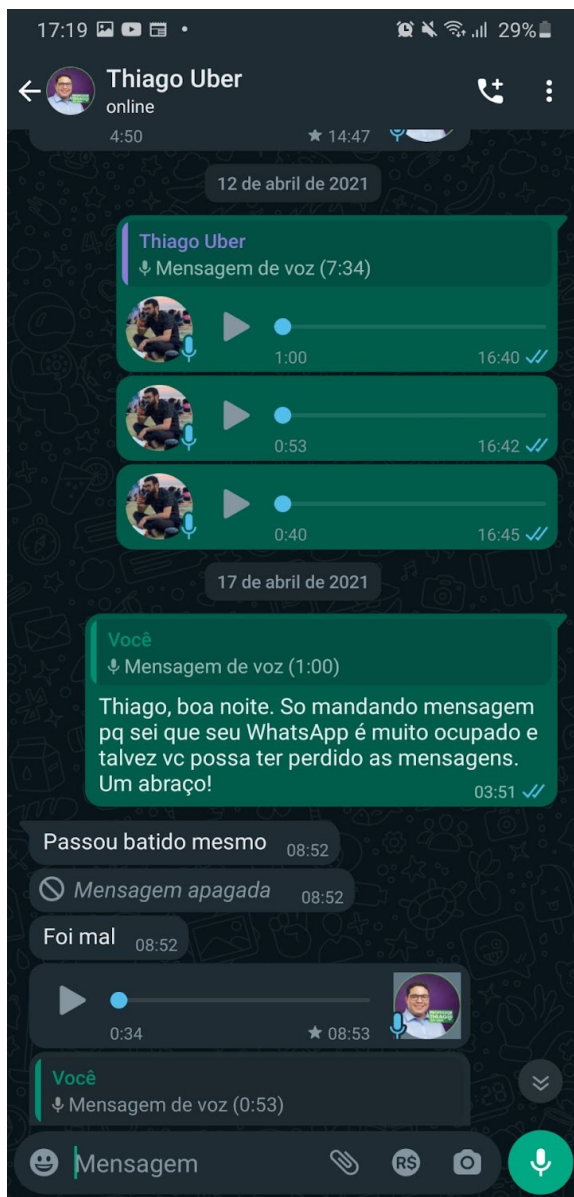
taxistas quebrando carro, apreensão de veículos por parte da prefeitura, por parte da CTTU e a gente trabalhava escondido. A gente tinha que rodar mais descaracterizado do que a gente já anda, sem nenhum tipo de indicativo de que era motorista de aplicativo porque a pessoa podia ser morto naquela época, você podia levar um tiro e ficar por isso mesmo porque a perseguição era muito grande e também poderia ter seu carro apreendido com uma multa de quase cinco mil reais. Então, a gente rodava com muito medo naquela época lá atrás e a gente trabalhava com uma preocupação enorme, uma preocupação muito grande mesmo

Tais respostas, no entanto, não estavam dispostas em apenas um dos áudios. Isso porque o primeiro áudio mandado por Thiago que menciona estas questões foi marcado por sucessivos períodos de silêncio (suponho que o interlocutor tenha colocado as mãos no autofalante do celular), que exigiram pedidos meus para o interlocutor repetir alguns das partes ausentes, sobretudo quando tais partes cortavam períodos extensos de seu áudio<sup>35</sup>. Neste sentido, para reconstituir as duas falas anteriores tive que reunir pedaços do áudio de 7:34 min do print 6 com pedaços dos áudios de 0:34s, 1:05min e 0:56s, do print 8. Estes três últimos foram motivados pelos meus áudios enviados no dia 12 de Abril (print 7), que buscavam retomar as temáticas daqueles que ele tinha me enviado no print 6, no dia 8 de Abril. Depois de cinco dias sem respostas suas, enviei uma mensagem digitada lembrando da mensagem pregressa que tinha mandado (print 7), onde também constavam pedidos para ele falar novamente as partes que nos áudios do print 6 acabaram ficando silenciadas. Neste sentido, se os três primeiros períodos da primeira das duas citações anteriores foram tiradas do áudio de 7:34 min do print 6, a última oração deste trecho foi tirada do áudio de 0:34s do print 8. Ou ainda, a frase “ali em meados de Maio de 2016 eu fiz o meu cadastro” da segunda das citações anteriores foi captada a partir do áudio de 1:05 min do print 8, a única frase mobilizada de um áudio que não aquele de 7:34 min do print 6 para o caso dessa citação específica.

---

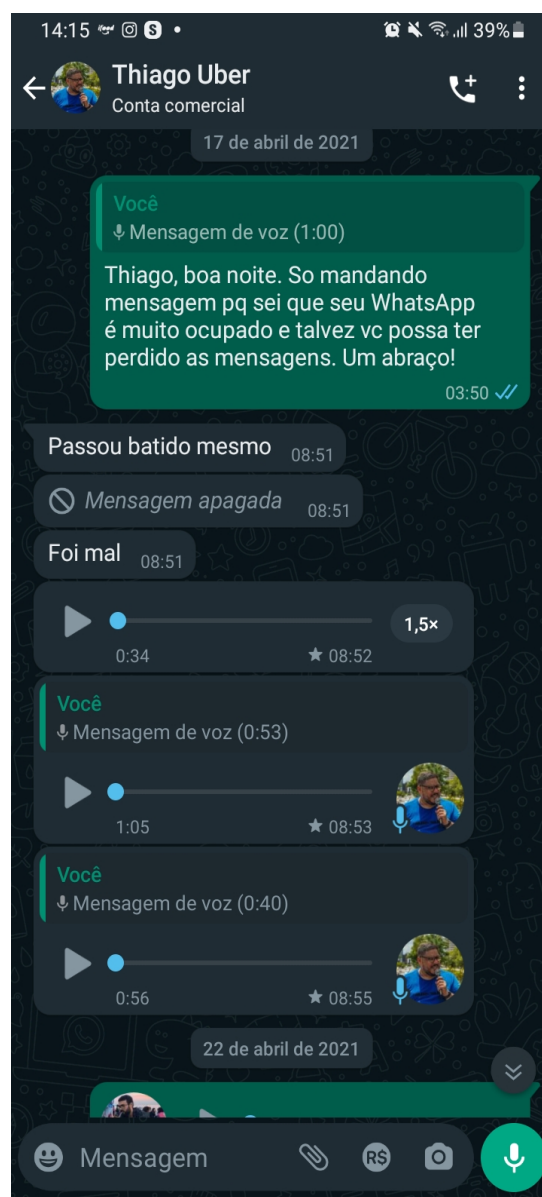
<sup>35</sup> Como foi o caso do segundo período de silenciamento presente no áudio de 7:34 do print 6, quando fiquei sem escutar 40 segundos da resposta de Thiago.

Print 7



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022.

Print 8



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Além de meras repetições, os áudios em que Thiago respondia meus pedidos para refazer as respostas, forneciam novas descrições sobre as mesmas situações, o que permitia rastrear diferentes (e às vezes contraditórios) sentidos através da qual ele compreendia sua situação como Uber. Em um desses casos, Thiago explica novamente sua trajetória, citando seu acúmulo de decepções com sua profissão. No entanto, um ponto novo é citado por ele ao explicar sua trajetória desde quando era estagiário:

Eu comecei trabalhando na prefeitura do Recife como estagiário, com dezessete para dezoito anos e aí depois disso eu fui para a iniciativa privada, passei um tempo e aí depois fui demitido e quando eu fui demitido, eu fiquei

chateado, fiquei abusado, fiquei decepcionado, vamos dizer assim e decidi que eu precisava encontrar uma nova forma de trabalho.

Nesse sentido, mesmo o primeiro dos áudios em que Thiago fala de sua trajetória ser mais rico em detalhes, sobretudo no que diz respeito a hierarquia de uma ocupação menos flexível do que ser motorista de Uber, Thiago aqui traz um fator fundamental omitido no primeiro, o fato de ele buscar a empresa de compartilhamento de corridas depois que foi demitido de seu emprego na rede privada. Menos sugerir uma interpretação discursiva ou psicanalítica para explicar o motivo dessa nova informação, aqui basta destacar que as falhas infraestruturais levam a processos de repetição por parte dos interlocutores aos quais acabam por expandir as formas com as quais eles se colocam perante sua própria inserção na Uber. Neste sentido, se a partir de sua primeira fala é possível presumir uma ação perante decepções acumuladas (“eu decidi arriscar”), na segunda tal aspecto é abafado pela nova informação adicionada, que aparece aqui como o fator que levou à decepção (“e quando eu fui demitido, eu fiquei chateado, fiquei abusado, fiquei decepcionado”). Mesmo que isso também aconteça em conversas presenciais, a dimensão assíncrona das respostas em áudios de WhatsApp, além dos espaços temporais que separam um áudio do outro, acabam por amplificar a dimensão contraditória das repetições.

#### 4.5 TRABALHANDO PELOS INCENTIVOS

Além disso, essas falas, bem como sua repetição, permitem fazer algumas considerações sobre como Thiago apreende certa racionalidade laborativa. Isso porque, a motivação para adentrar em um trabalho flexível, com riscos de ameaças por parte de motoristas de Táxi, medo de ter o automóvel apreendido pela CTTU e prefeitura se justificam pela decepção (seja esta causada ou não por uma demissão) com uma forma laboral que tem específicas estruturas de comando, tempo mais ou menos delimitado de jornada de trabalho e distinção entre patrão e trabalhador, bem como as potenciais relações de comando e intimidação que acompanham tal distinção. De fato, é na promessa de superar tal estrutura relativamente rígida, que a racionalidade neoliberal pretende permitir aos trabalhadores (que sequer são mais “trabalhadores” e sim, como afirma Thiago, um “colaborador”) conduzir suas rotinas através de dinâmicas mais abertas à escolha individual e à autonomia (DARDOT & LAVAL, 2016). Pelo menos no começo, isso parecia fazer sentido para Thiago:

Naquela época eu achava que a atividade era uma atividade muito boa porque eu fazia meus horários e a renda naquela época era boa né. O quilômetro rodado era muito melhor do que é hoje. Hoje o quilômetro rodado, só pra você ter uma ideia, é praticamente metade do que se pagava antes. Naquela época a gente trabalhava 10, 12 e fazia 300, 400, 500 reais dependendo do

dia. Porque existiam incentivos pra você ficar conectado. Porque existiam uma série de benefícios que a Uber dava né quando chegou aqui no Recife, quando ela chega nas cidades pra poder estimular as pessoas a utilizarem, né?. Pra poder estimular as pessoas a ficarem online, né?. A chamada hora conectada que a gente recebia. Às vezes cê ficava online 10 por dia e ganhava 30 reais por hora ou seja só de hora conectada era 300 reais, fora o que você fazia de viagens

É próprio das formas de trabalho da época do capitalismo neoliberal algumas das características mencionadas por Thiago. Dentre eles, estímulos, sempre flutuantes, para que o motorista fique online no aplicativo e, por isso, permaneça em estado de constante alerta para novas viagens, o que dificulta a identificação do tempo ao qual o interlocutor dispende trabalhando. Assim, a depender dos estímulos concedidos pela empresa de aplicativo, o que é tempo de trabalho pode progressivamente se apropriar do tempo de não-trabalho do motorista, sobretudo se em determinado percurso o motorista decidir se conectar quando identificar um novo estímulo que justifique a conexão. Thiago, no entanto, parece não identificar essas características como negativas. De fato, são elas que, em um momento específico de sua trajetória como motorista, o fizeram continuar como Uber, a despeito das permanentes ameaças de taxistas e da prefeitura. Nesse sentido, o que parece realmente incomoda-lo é que esses estímulos pararam de acontecer, ou deixaram de ser suficientes para alcançar o aumento progressivo do custo de vida:

Com o passar do tempo o que eu percebi claramente foi que houve uma diminuição significativa nos ganhos. O quilômetro rodado ficou muito muito menor do que era naquela época, e o preço de tudo aumentou né? O combustível aumentou, a manutenção do veículo aumentou, a troca de óleo aumentou, tudo aumentou menos a tarifa nos aplicativos. Por isso, as empresas de aplicativo fazem que a atividade de motorista de aplicativo fique praticamente inviável. Hoje pra você trabalhar, você precisa realmente se redobrar e o valor que ela paga por hora é muito pequeno e quando você tira combustível, manutenção, depreciação, o desgaste do seu carro, seu tempo, o seu desgaste emocional, realmente é uma atividade que hoje eu posso dizer a você que tá se tornando inviável. Fora isso, a gente não tem incentivo por parte das empresas pra absolutamente nada. Motorista de aplicativo hoje é sensivelmente explorado pelas empresas porque elas visam os ganhos e não se preocupam em saber se o motorista tá fazendo ganhos suficientes pra ele. E o pior de tudo é que quando um motorista é excluído da plataforma ele não tem direito ao contraditório, não tem direito a ampla defesa. Simplesmente é banido e excluído sumariamente, com base em um comentário de um passageiro que às vezes não é verdade. E o motorista fica completamente fragilizado nessa relação.

Se no começo a capacidade do aplicativo em criar estímulos para os motoristas era visto como algo positivo, em uma nova circunstância esse mesmo aplicativo é interpretado como algo que faz com que os motoristas adquiram ganhos que não acompanham o custo de vida, bem como uma infraestrutura que não fornece o contraditório quando um motorista é

banido da plataforma. Em situações como estas, Thiago identifica claramente o trabalho na Uber como algo sujeito a sucessivas arbitrariedades, onde o que era visto como flexibilidade torna-se exploração. Neste sentido, a trajetória de Thiago com a plataforma, passando por vários momentos desde de sua inauguração na cidade do Recife, evidencia certa temporalidade da infraestrutura do aplicativo (APPEL & GUPTA, 2018) uma vez que colocam em circulação certa racionalidade social, apreendida pelo motorista de acordo com fatores cambiantes ao longo do tempo, como, por exemplo, o custo de vida. De fato, não existe uma racionalidade neoliberal estagnada no tempo e alheia a tais circunstâncias, mas só aquela percebida ao longo das diversas mudanças econômicas que influem na experiência de circulação de motoristas em dado contexto. Aqui, ter interlocução com motoristas inscritos na Uber desde do começo das operações da empresa em determinado espaço aparece como vantagem metodológica significativa. Ademais, a forma com a qual Thiago descreve certa dimensão da infraestrutura ao invés de outras, expressa como o próprio reconhecimento de tais ou quais dinâmicas operacionais do aplicativo se relacionam com fatores que se alteram ao longo do tempo. Assim, embora desde o início o motorista estivesse impedido de recorrer a possíveis bloqueios arbitrários, é só quando, segundo Thiago, os ganhos como Uber parecem não acompanhar os aumentos de preços que o interlocutor menciona os referidos bloqueios como um fator de exploração.

Reclamando ou elogiando tais dinâmicas dos aplicativos, em suas respostas, Thiago dá margem para compreender como se situa estrategicamente perante elas, ou ainda, como, com o tempo, atua no sentido de que o aplicativo molde as viagens que dispõe para ele de acordo com os bairros e terrenos que mais gosta de circular. Neste sentido, embora não possa controlar completamente o que é disposto, Thiago tenta fazer com que o aplicativo compreenda sinais como uma ativação ou desativação do aplicativo em determinada área, ou ainda, uma sequência de recusas de viagens para um específico bairro como indicativo de uma disposição maior sua para aceitar corridas para esta ou aquela região, o que vem acompanhado de um maior/menor envio de viagens futuras para tais áreas. De fato, depois que questionei se e como Thiago burlava as corridas que eram impostas a ele pela dinâmica de distribuição de viagens do aplicativo, ele relata uma relação entre motorista e aplicativo mais refinada do que eu anteriormente tinha acumulado a partir de entrevistas com outros motoristas:

Rapaz, eu sinceramente não sei do que é que os motoristas falaram que é possível fazer para poder, vamos dizer assim, enganar o aplicativo, porque o aplicativo ele trabalha com learning machine né? E através do aprendizado e

com inteligência artificial ele vai aprendendo hábitos, aprendendo comportamentos e inclusive o modo de trabalho do motorista. O que eu sei que acontece, e eu digo isso porque acontece comigo é que quanto menos viagens eu pego para uma determinada área, menos viagens ele vai me mandar para determinada área.

Aqui, Thiago aponta para a não existência de uma relação dicotômica entre, de um lado, aplicativo e seu sistema operacional e, de outro, um motorista se opondo ou aceitando tais operações, ambos como entidades isoladas. Nesse ponto, cabe um esclarecimento acerca de um autor muito utilizado pelos pesquisadores que estudam a relação entre humanos e tecnologias, Bruno Latour (1994; 2012). Embora citado pontualmente nas páginas pregressas desta dissertação, suas ideias sobre o modo com o qual a modernidade produz objetos (pretensamente) puros será central para compreender como Thiago descreve o aprendizado que o aplicativo faz de suas ações, e como isso se relaciona com o tipo de viagem distribuída a ele.

Para Latour, a modernidade é constituída por um esforço de separar atores humanos e não humanos integrados associativamente em relações políticas, formulas químicas, natureza, cultura, e formulá-los enquanto entidades puras. Nesse caso, o “moderno” produziria objetos que seriam resultado ou de relações humanas, com suas culturas, representações e símbolos, ou seria marcado pela natureza, suas leis científicas imanentes, e sua impossibilidade de mesclar-se às várias disputas humanas, essas sim, sempre mutáveis:

A hipótese deste ensaio - trata-se de uma hipótese e também de um ensaio - é que a palavra "moderno" designa dois conjuntos de práticas totalmente diferentes que, para permanecerem eficazes, devem permanecer distintas, mas que recentemente deixaram de sê-lo. O primeiro conjunto de práticas cria, por "tradução", misturas entre gêneros de seres completamente novos, híbridos de natureza e cultura. O segundo cria, por "purificação", duas zonas ontológicas inteiramente distintas, a dos humanos, de um lado, e a dos não-humanos, de outro. Sem o primeiro conjunto, as práticas de purificação seriam vazias ou supérfluas. Sem o segundo, o trabalho da tradução seria freado, limitado ou mesmo interditado. O primeiro conjunto corresponde àquilo que chamei de redes, o segundo ao que chamei de crítica. O primeiro, por exemplo, conectaria em uma cadeia contínua a química da alta atmosfera, as estratégias científicas e industriais, as preocupações dos chefes de Estado, as angústias dos ecologistas; o segundo estabeleceria uma partição entre um mundo natural que sempre esteve aqui, uma sociedade com interesses e questões previsíveis e estáveis, e um discurso independente tanto da referência quanto da sociedade (LATOURE, 1994, p. 16)

O pressuposto metodológico que movimenta sua teoria ator-rede (LATOURE, 2012) é o de justamente integrar humanos e não humanos, naturezas e culturas a um mesmo mundo formado por objetos híbridos, que não podem ser decompostos em entidades puras. Ao falar do “learning machine” e como esse termo faz com que seja impossível pensar o aplicativo

enquanto ente autônomo em relação ao motorista, Thiago nos mostra como suas interações com o aplicativo são dinamizados pelas mesmas razões que motivaram a crítica de Latour a modernidade, a saber a impossibilidade de purificar as variadas redes que formam o social.

Assim, ao me colocar esta dimensão de sua relação com o aplicativo, Thiago me exigiu uma redefinição dos outros conceitos que mobilizei no capítulo dois. Desse modo, não poderia mais considerar, por exemplo, a infrapolítica que os motoristas mobilizam enquanto algo dissociado do aplicativo, nem muito menos como algo que se opõem a ele em sua capacidade de desviar de algumas das conexões algorítmicas que sugerem. Mais do que essa dicotomia, a ideia formulada por Thiago me ajudou a compreender a própria infrapolítica enquanto um híbrido que envolve Thiago, algoritmos, viabilidade dos terrenos e racionalidade social. De fato, a própria renegação que meu interlocutor faz da ideia de “burlar” (como se eu estivesse sugerindo que ele contornasse o outro objeto que se associa a ele, como se ambos fossem possíveis de se separarem) é resultado da impossibilidade de efetuar uma cisão entre actantes híbridos.

Seguindo essa interpretação, a problemática relacional entre motoristas e aplicativos muda momentaneamente de forma: aqui, a questão é saber quais são os momentos em que os aplicativos colocam-se como objetos puros e quais são os momentos que se colocam como híbridos. A assimetria entre esses dois momentos é a forma com a qual a precariedade aqui se expressa. Olhemos esse ponto mais detalhadamente a partir das situações através das quais os aplicativos excluem os motoristas sem que estes tenham direito de resposta. Aqui, o aplicativo retém a capacidade de tomar certas decisões sem o outro ator responsável pelo seu próprio processo formativo, como é o caso de motoristas que são expulsos da plataforma “sem direito a ampla defesa”. Nessas ocasiões, o aplicativo aparece estrategicamente como objeto puro, ou seja, como algo que ignora os apelos do outro actante (os motoristas), que protesta e reclama dos bloqueios arbitrários ao qual são submetidos. Nesses casos, a infrapolítica serve aos motoristas como uma formação híbrida mobilizada para amenizar os riscos de ter o aplicativo atuando como um objeto puro e independente das demandas e controvérsias dos motoristas. Quando isso acontece, o aplicativo emerge como objeto tipicamente moderno, já que supostamente separado dos humanos a que se associam. Assim, mesmo que não sejam realmente puros (já que precisam a todo momento dos humanos para captarem uma série de informações fundamentais para estipularem preços de viagens, bem como distribuí-las para motoristas) o aplicativo se utiliza de sua pretensa independência para atender a um objetivo bastante concreto: estabelecer uma relação assimétrica com o humano que o interpela, já que

isso será fundamental tanto para expandir os ganhos de uma empresa como a Uber, quanto para manter em vigor uma modalidade específica de controle laboral típica do neoliberalismo, estratégico para a manutenção desses ganhos.

Em outras situações, no entanto, a purificação é substituída pela hibridez, e o aplicativo volta a aparecer como um objeto não-moderno, já que amalgamado aos humanos. Vejamos um exemplo dado pelo interlocutor que ajuda a ilustrar este aspecto:

Por exemplo, eu tava falando contigo agora e tocou aqui e chamou pra Olinda. Como são quatro horas da manhã e eu moro na zona sul, então ir pra Olinda essa hora não é estratégico e mesmo quando toca pra Olinda eu procuro não aceitar justamente pro aplicativo entender que eu não gosto e não quero ir pra Olinda. E por isso, é perceptível que vai diminuindo a quantidade de vezes que se toca para determinado destino porque o aplicativo ele vai aprendendo com você

Como esclarece Thiago ao me corrigir, tais ações não são formas de burlar, mas modos através das quais ele busca ensinar ao aplicativo sobre a lógica de sua circulação, no sentido de que a plataforma funcione para o interlocutor de acordo com tais ensinamentos, colocando-se, agora sim, como entidade híbrida

Além deste método, Thiago cita um outro que, para ele, é uma maneira de utilizar a plataforma inteligentemente:

Uma técnica que muita gente usa e eu eventualmente uso é a questão do destino. Você tem dois destinos por dia. Se você for uma categoria mais acima você tem até três destinos por dia, e se você for da categoria platina, que é uma categoria de quem tem muitas viagens...<sup>36</sup> você acaba tendo um destino extra também. Então tudo isso faz com que você consiga tá direcionando de alguma forma para uma área que você quer ir. Se você, por exemplo, tá na zona sul e a você tá querendo trabalhar e conseguir mais rapidamente faturar uma grana, né? Você vai e coloca o destino pra uma área bem distante e você vai fazendo corridas naquela direção, é uma opção de tentar acelerar os ganhos. Mas a plataforma entendendo isso e com a demanda de viagens tendo diminuído o que foi que eles fizeram? Eles colocaram um tempo limite pra que esse destino expire se você não conseguir chegar até o destino. Normalmente são de duas a três horas. Ou seja, se eu tô em Boa Viagem e coloco o destino Maria Farinha ou coloco o destino Itamaracá, e passou ali duas horas ou três horas, ele automaticamente vai derrubar esse destino. E uma coisa que é importante você saber é que isso não é burlar a plataforma, tá? Isso é uma forma inteligente que os motoristas utilizam do destino pra conseguir avançar e evitar certas regiões e

---

<sup>36</sup> O aplicativo da Uber fornece aos motoristas a possibilidade deles escolherem dois destinos em que irão se locomover para pegar um passageiro. Desse modo, se as solicitações de viagens aparecem costumeiramente nos aplicativos dos motoristas sem a possibilidade destes saberem para onde irão se locomover caso aceitem uma corrida, os dois destinos referenciados por Thiago são justamente a aqueles momentos em que os motoristas podem excepcionalmente escolher em qual lugar da cidade (destino) deseja aceitar uma corrida. Como menciona Thiago, alguns motoristas utilizam esses destinos para, estrategicamente, expandirem seus ganhos ou terem margem para não circularem por bairros indesejados

que nem todo mundo faz e nem todo mundo usa. Mas também não é algo proibitivo

Nesse relato, o estímulo para o motorista manter sua média de avaliação alta acaba por influenciar a possibilidade dele próprio escolher os destinos que irá circular. Desse modo, um mecanismo de gestão do trabalho típica do neoliberalismo, ao qual uma estrutura hierárquica de controle presencial para gerir a produtividade do trabalhador é substituído por um controle algorítmico que pode fazer uma gestão dispersa já que não concentrada em um território específico - sem com isso perder a capacidade de controlar o trabalhador (ABÍLIO, 2019) - é utilizada para estimular um tipo de comportamento ao motorista quando este se depara com seus passageiros. Assim, sem nunca deixar claro o que é necessário para receber uma boa nota daqueles que solicitam uma viagem, Thiago afirma aqui que um motorista que esteja numa “categoria acima” pode escolher roteiros que sejam mais vantajosos.

No entanto, a possibilidade de fazer essas escolhas está em permanente mutabilidade já que estão sujeitas, segundo Thiago, à mudança de demanda das viagens tal como são identificadas pelos aplicativos. Aqui, a capacidade da plataforma em captar e processar informações de maneira ininterrupta ajuda a alimentar a infraestrutura com novas informações que modelam que tipo de operação vai permanecer vigente no aplicativo. Assim, se a possibilidade de escolher o destino permanece, ela, com a diminuição da demanda de viagens, fica limitada a certo período de tempo. Tal aspecto ilustra um ponto amplamente discutido pela antropologia das infraestruturas, a saber a capacidade das infraestruturas de serem alimentadas com novas informações que se traduzem em alterações na dinâmica de circulação de bens operadas por ela (GRAHAM & NIGEL, 2007).

#### 4.6 “UM GEORREFERENCIAMENTO QUE PRESERVE NOSSA VIDA”

Mais uma vez utilizando o “learning machine” do aplicativo, Thiago tenta fazer com que ele compreenda a geometria dos lugares que mais gosta de percorrer: avenidas retilíneas, evitando, sempre quando possível, áreas de morros e de difícil acesso. Nesse sentido, sua peregrinação se baseia em um esforço de reduzir o impacto da defeituosidade das ruas em seu automóvel, bem como na potencial relação que isso pode ter com áreas perigosas. As duas falas de Thiago que se seguem ilustram esta dimensão:

Uma estratégia que eu também utilizei no passado e que dava muito certo e até hoje funciona um pouco é você sempre ter um comportamento de rodar em linha reta. Eu só rodo em linha reta. Eu só procuro tá rodando em bairro

planos. Isso faz com que o próprio comportamento do aplicativo entenda que eu não rodo em lugares que saiam de uma linha reta, em direção sempre do litoral. Eu sempre roda na faixa litorânea, e quando chega em algumas regiões eu não adentro fora dessa linha reta justamente para o aplicativo sempre me dar um posicionamento dentro do mapa de tá sempre trafegando em áreas planas ou em linha reta.

Aqui, o conhecimento sobre os terrenos da cidade é apropriado pelo aplicativo e traduzido em um mecanismo capaz de dispor as viagens para Thiago de forma específica. Assim, a relação entre geometria urbana e viabilidade infraestrutural das pistas, próprio de um saber construído pela permanente peregrinação urbana feita por alguém como Thiago, aparece infraestruturalmente no aplicativo a partir de convocações para viagens que sigam o padrão mencionado pelo interlocutor. No entanto, não basta para Thiago conhecer a cidade através dessa peregrinação, mas, sobretudo, de saber tornar o conhecimento que é resultado da peregrinação traduzível para as formas de apropriação da informação existentes no aplicativo. Neste sentido, desviar das áreas que fujam do padrão retilíneo é o mediador entre seu conhecimento e a capacidade do aplicativo tanto de apropriar-se da relação que emerge através desse conhecimento quanto de torná-la em uma série de disposições operacionais, que acabam, elas sim, condicionando os movimentos de Thiago. Aqui, o aplicativo aparece como um híbrido que envolve geometria das ruas, viabilidade dos terrenos, disposições operacionais e saberes urbanos, aos quais, em sua hibridez, torna possível para humanos (motorista) e não-humanos (aplicativo) disputarem entre si os caminhos que irão percorrer. De fato, eles disputam já que, a despeito das mediações, a garantia de que os indesejados terrenos curvos não irão afetar as longas avenidas retilíneas de Recife nunca é algo garantido:

Agora, claro, você inevitavelmente vai pra periferia e inevitavelmente você vai para locais que você não gosta, mas hoje você já tem como ver o bairro de destino. Então ver o bairro de destino ajuda muito. Por exemplo, agora a pouco tocou de novo e a origem era casa amarela só que era uma área de casa amarela que era à direita da avenida norte ou seja na área de morros e aí minha preocupação era: essa hora tá subindo morro, tá descendo morro e entrando em córrego, entendeu? Nessas horas eu não vou nesses locais em hipótese nenhuma e se eu for por algum acidente eu saio de imediato desligando o aplicativo. Tem que agir dessa forma pra tá sempre fazendo um filtro e tá sempre preservando a nossa vida, né? Tendo um georreferenciamento sempre prezando em primeiro lugar pela segurança, depois vem o ganho.

Neste trecho, Thiago sintetiza alguns de seus saberes urbanos que busquei demonstrar até aqui. Assim, ele utiliza a possibilidade de visualizar o destino das viagens como forma de conseguir desviar das viagens que não estão dentro do padrão de bairros planos e avenidas retilíneas que ele busca induzir para o aplicativo. Desse modo, a possibilidade do motorista ter controle sobre sua própria rotina frequentemente esbarra em lógicas de circulação que não se

comunicam com sua gramática de movimentos. Quando isso acontece, o espectro de respostas que Thiago pode dar sempre são limitados, bem como dependentes das operações disponíveis a ele em cada situação específica. Aqui, tanto a experiência de Thiago rodando por Recife quanto sua compreensão dos mecanismos de funcionamento do aplicativo permitem que ele tenha agilidade para quando entrar em uma área de morro como Casa Amarela, desligar o aplicativo e não receber viagens para aquela região, o que o permite passar a menor quantidade de tempo possível ali.

#### 4.7 SOBRE A PERDA DA INTERLOCUÇÃO

Os dois últimos trechos citados de meus diálogos com Thiago são fruto dos últimos áudios que recebi dele em nossas conversas por Whatsapp. Isso porque, à essa altura de nosso diálogo, tinha sentido abertura suficiente de sua parte para introduzir aquele que era uma dos meus objetivos com a atual dissertação: fazer com que ela fosse um mediador de alguma ação concreta para os trabalhadores aos quais estava buscando interlocução. A apresentação dessa dimensão de minha pesquisa produziu o efeito inverso daquele que eu previa, de modo que a disposição de Thiago para se engajar naquela proposta, ou até mesmo, de voltar a responder as perguntas como aquelas que estava fazendo antes da referida proposta, diminuíram consideravelmente. De fato, os últimos dois áudios que ele me manda (presentes no print 9) é para justamente falar das potenciais dificuldades que teria em construir alguma proposta que envolvesse figuras políticas como Ivan Moraes, bem como com membros do partido a que o parlamentar do PSOL está filiado:

Ô Álvaro eu conheço Ivan, inclusive já tive no gabinete dele em algumas oportunidades, convidei ele pra dar uma palestra lá na faculdade que eu dou aula. Nutro de respeito e admiração pelo trabalho dele mas agente tem muitos pontos de, vamos dizer assim, de discordâncias políticas né? A começar pela questão partidária mesmo que eu tô num partido que é de centro-direita, que tem uma visão completamente antagônica ao modelo e formato de mandato que Ivan compartilha. Ivan inclusive é muito amigo de João Freire que é secretário Geral do partido, que também é meu amigo... Assim, nada impede de se falar, sabe? Mas é muito complicado essa relação por causa dessa questão antagônica que existe de leituras de diversas interpretações de fatos diferentes justamente porque a gente tá em campos políticos distintos, entende?

Embora nessa resposta o interlocutor não tenha exatamente fechado as portas para esta proposta, o ritmo em que se deu o diálogo posterior ao envio desse áudio me mostrou o contrário. Desestimulado pela resposta que recebia dele, lhe enviei uma nova pergunta (ainda sobre a possibilidade de construir uma ação conjunta) depois de dez dias do áudio mandado por ele (como indica o print 9 e 10). Aqui, especulo quais poderiam ser os eixos principais

que poderiam motivar uma ação conjunta, bem como quais possíveis novas regulamentações poderiam ser elaboradas. Não mais a partir de áudios, o interlocutor me dá um curta resposta digitada a esta pergunta, tal como vista no print 11. Este seria o padrão de suas respostas, até ele definitivamente parar de responder meus questionamentos no dia 27 de Maio de 2021.

Print 9



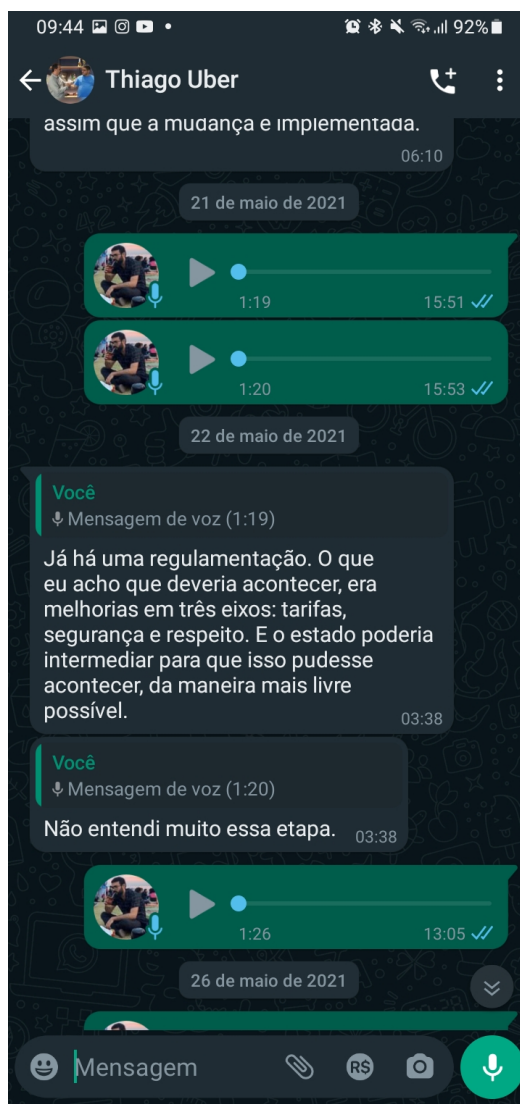
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022.

Print 10



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022.

## Print 11



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

#### 4.7.1 O retorno ao Instagram

Como o leitor pôde constatar, a volta ao primeiro dos espaços em que tive contato com Thiago se deu menos por uma escolha do que por uma imposição do campo. De fato, à medida que percebia o progressivo distanciamento de Thiago, sua página no Instagram aparecia como uma sombra através da qual eu poderia navegar para conseguir sanar algumas das lacunas geradas por nossas dissonâncias políticas. Assim, embora não conseguisse concretizar a ideia de ação conjunta que tinha concebido, através da volta ao Instagram pude tanto verificar como Thiago compartilha com um público amplo algumas das informações que

tinha me fornecido privadamente quanto compreender o porquê de sua resposta negativa à minha proposição.

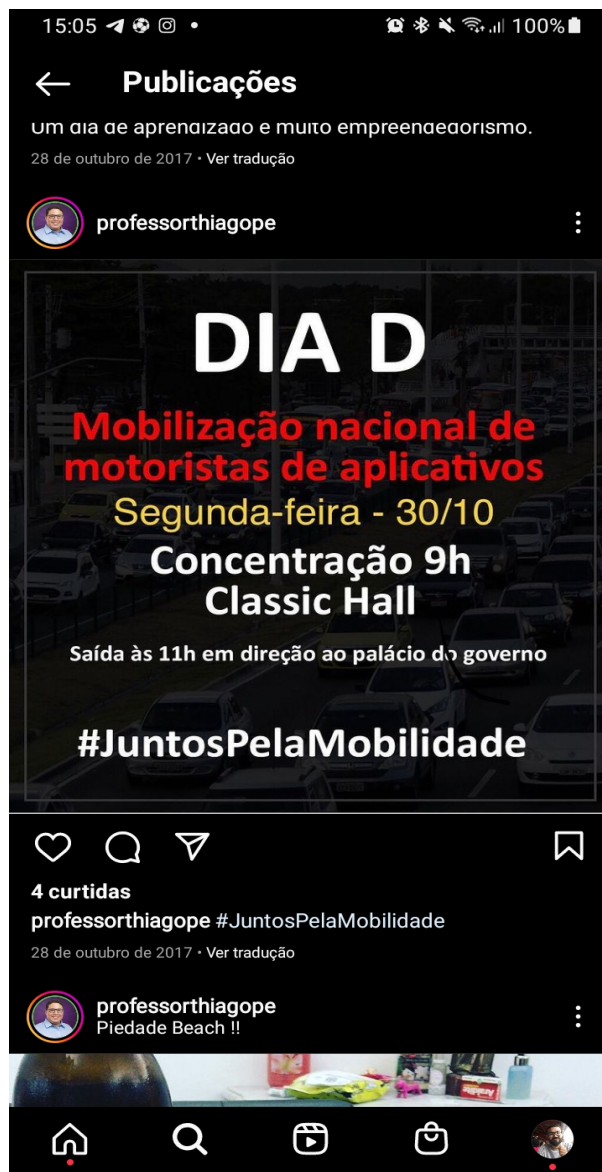
Para desvendar alguns aspectos de ambas as dimensões, pretendo nos tópicos que se seguem fornecer uma descrição de seu Instagram, dando relevância para aqueles posts que tem uma maior capacidade de dialogar com os temas que conversamos por WhatsApp. Para estes, pretendo dedicar tópicos específicos, além das razões metodológicas que me fizeram destacá-los da gama de informações, diálogos, curtidas e interações presentes em sua página nessa rede social. Nesse sentido, além de mobilizar temas centrais para desvendar o cotidiano dos motoristas, pretendo também fornecer um (possível) mapa para caminhar através de um ambiente marcado pela saturação de imagens e sons, algo constitutivo de ambientes virtuais como o Instagram. Aqui, são as discordancias políticas que abriram seu Instagram para mim.

#### **4.7.2 Mapeando Thiago e seu grupo político**

Exibindo uma coca-cola gelada à frente de sua televisão, é no dia 4 de Janeiro de 2012 que Thiago faz sua primeira postagem no Instagram. Daí até 2017 suas postagens parecem não ter um padrão bem definido: fotografias de sua cachorra, de pratos em restaurantes, jogos de futebol, encontros com profissionais da docência (profissão pregressa a sua entrada na Uber), viagens com sua filha e esposa, selfies em que só vemos a face do interlocutor, imagens de paisagens e pôr do sol. Com no máximo 20 curtidas, essas postagens raramente são acompanhadas de comentários, que quando acontecem geralmente versam sobre a beleza e harmonia de sua família.

Como mostra o print 12, é no dia 27 de Outubro de 2017 que o interlocutor faz a primeira postagem que envolve a categoria de motoristas de aplicativos. Sem comentários e com apenas 4 curtidas, a postagem já aparece como um ensaio de como vai ser a aparência de seus posts no futuro: uma convocação para a mobilização nacional dos motoristas de aplicativo, fornecendo a seus seguidores data, local e horário do acontecimento.

## Print 12



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Entre esta postagem e a próxima envolvendo os motoristas passaram-se exatos dois meses, quando Thiago posta um vídeo em que ele aparece convocando “os parceiros e parceiras” a se opor a um projeto de lei que, segundo o interlocutor, foi proposto pelo Deputado Federal Carlos Zarattini, do PT de São Paulo, com o intuito de proibir a circulação dos motoristas em todo o território nacional. Com uma música em teclado que parecia vir de um filme de terror, Thiago afirma que Zarattini é “contra os aplicativos, contra seu direito de escolha, contra você (“os parceiros”) trazer renda para sua família”. Com 236 visualizações até o momento em que escrevo estas linhas, esta postagem é o primeiro de uma série de vídeos em que Thiago fala de reajustes das tarifas dos aplicativos, convocando os motoristas a

ficarem atentos ao que ele julga ser uma arbitrariedade, além de outras na qual ele comemora a derrota do projeto previamente proposto pelo deputado do PT. Mesmo que ainda intercalando com fotografias de sua família, o fluxo de postagens sobre os motoristas de aplicativo aumenta cada vez mais a partir desses vídeos, inclusive aquelas que incluem a presença de figuras públicas do Estado de Pernambuco.

Esse foi o caso do Deputado Federal Daniel Coelho<sup>37</sup> quando aparece ao lado de Thiago em uma postagem no Instagram deste último, no dia 27 de Fevereiro de 2018 (print 13). Coelho é um importante interlocutor de Thiago, aparecendo em diversas de suas postagens, seja em eventos partidários do partido em que ambos fazem parte (CIDADANIA), seja em passeatas e paralisações dos “motoristas parceiros”, como ambos chamam os motoristas de aplicativos. O posicionamento deste deputado é marcado pela defesa de pautas costumeiramente associadas à direita como, por exemplo, sua defesa da privatização de empresas públicas como Correios e Eletrobrás (VEJA, 2021).

Outra figura pública cuja aparição é constante no Instagram de Thiago é a candidata à prefeitura de Recife pelo partido PODEMOS em 2020, delegada Patrícia. Depois de cerca de três anos da primeira postagem de Thiago relativa à alguma questão relacionada aos motoristas, a primeira aparição de Patrícia é em 2020, durante a campanha eleitoral que ambos faziam nesse ano, já que Thiago também aparecia como candidato a vereador pelo CIDADANIA<sup>38</sup>. Em várias das postagens de Thiago, Patrícia demonstra sintonia com meu interlocutor, a ponto de aparecer em atos públicos na defesa de pautas caras para Thiago, como é o caso de sua crítica à “indústria da multa” ou sua defesa da CPI da CTTU, como indica o print 14, onde ambos aparecem em um dos sinais de trânsito do Recife com cartazes que pedem a abertura da referida CPI. Patrícia aparece ainda em alguns dos posts de Thiago demonstrando afinidade com um velho interlocutor de Thiago, Daniel Coelho. É o que nos diz o print 15, em que Thiago compartilha uma postagem de Patrícia onde, na frente do prédio da CTTU, esta última aparece ao lado de meu interlocutor e do próprio Daniel com disposição para escutar as demandas dos motoristas, neste caso representados por Thiago.

---

<sup>37</sup> A vida partidária de Coelho é marcada pela circulação em diversos partidos políticos, boa parte deles de direita, como o PSDB. Atualmente é filiado ao CIDADANIA, mesmo partido de Thiago.

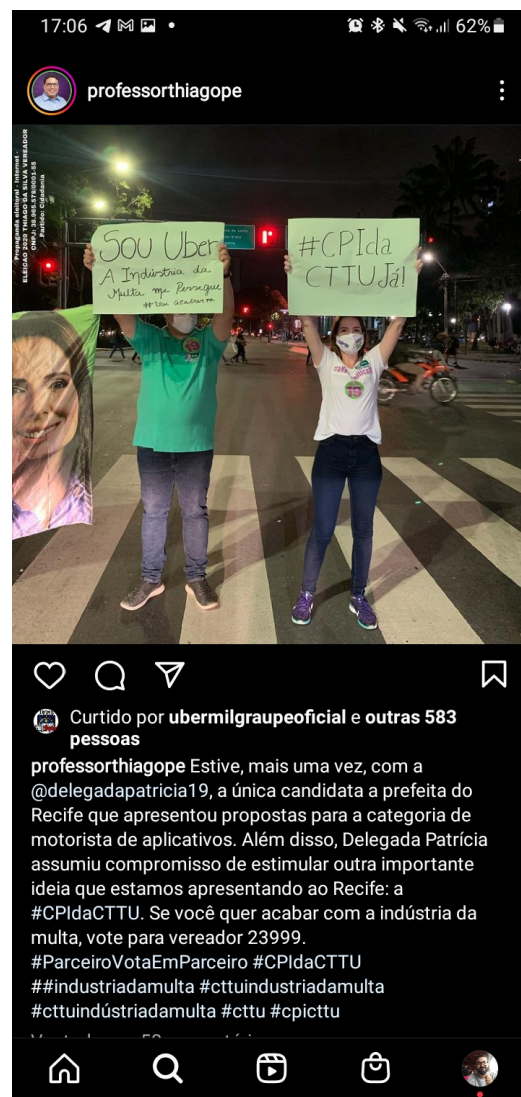
<sup>38</sup> Em que ele não foi eleito.

Print 13



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 14



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

## Print 15



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Como o leitor observa, a provável dificuldade que Thiago mencionara em construir algum nível de concordância com Ivan Moraes do PSOL, parecia ser confirmada pela breve perambulação que fiz aqui. De fato, tendo Ivan tanto posições políticas (como uma posição avessa a privatização dos correios) quanto alianças (como seu apoio a eleição da então candidata à prefeitura do Recife pelo PT, Marília Arraes, que era adversária de Patrícia) contrárias às de Thiago e a de seu grupo político, fazia parecer minha intenção em mediar o contato entre estes dois atores um esforço ingênuo. Desse modo, embora a esperança de tornar a pesquisa acadêmica em algo operacionalizável por seus interlocutores em vários contextos

faça sentido<sup>39</sup>, em outros, ela esbarra em redes bem constituídas, que parecem não demandar da boa vontade de um bem intencionado antropólogo. Assim, também dificultadas pelo tempo limitado que um mestrado permite para construir as bases através da qual uma interlocução contraditória como esta precisaria, a ampla rede de apoio de Thiago também fora da esfera política parlamentar parecia me provar este ponto com uma contundência ainda maior.

#### **4.7.3 Das redes de auxílio**

De fato, são vários os apoios que Thiago oferece aos motoristas parceiros em seu Instagram. Frequentemente condicionando a possibilidade de conseguir tal apoio à uma filiação na AMAPE, estes vão desde suporte psiquiátrico a descontos para blindagem de carro. No print 16, por exemplo, vemos um desconto de 50% oferecido para a aquisição de uma blindagem para carro e moto “100% garantida”, fruto de uma parceria da AMAPE com a empresa VEDAFURO. Thiago associa o link na qual é possível fazer tal pedido ao seu Instagram pessoal, já que o dispõe em seu story neste aplicativo. Aqui, o interlocutor não deixa claro se apenas associados a AMAPE têm direito ao benefício, ou se este se estende a outros motoristas de aplicativo. Mais na frente, o interlocutor deixa clara essa especificação ao oferecer atendimento psicológico para “associados a AMAPE e familiares”, como evidencia o print 17. No texto vinculado a este post, Thiago não apenas estimula os motoristas parceiros a marcarem um atendimento como também parece dar ênfase para a condição exigida para efetuar a marcação: a filiação à AMAPE, possível de ser feita através de uma mensagem direta ao meu interlocutor.

---

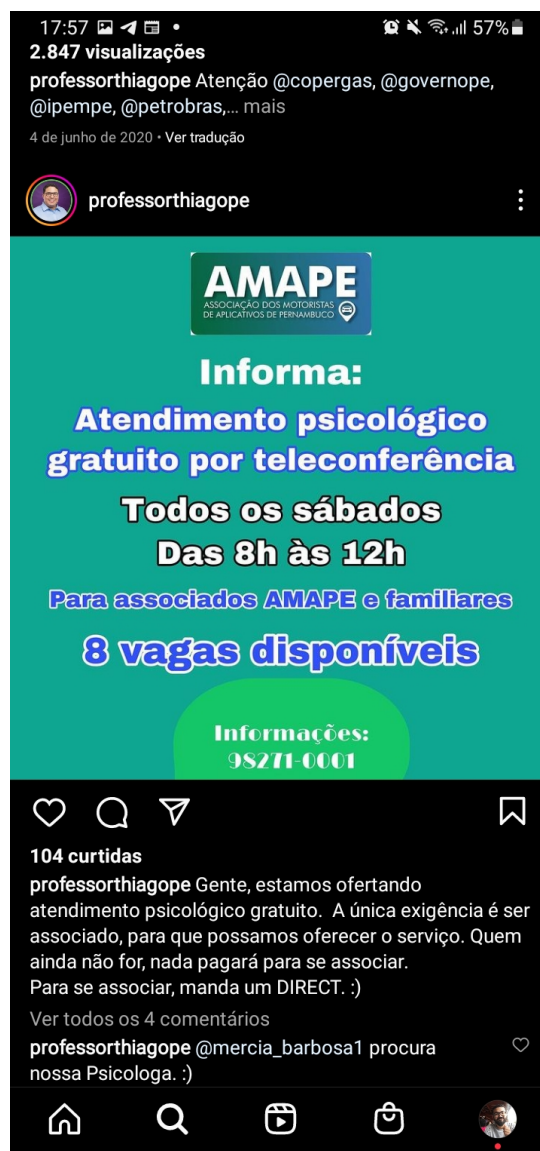
<sup>39</sup> Como irei discutir no último tópico deste capítulo

Print 16



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 17



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Para além de assistência a demandas específicas, Thiago também se mostra com abertura para conversar com determinados grupos já formados de motoristas, de modo a tentar vincular suas atuações à associação presidida por ele, a AMAPE. Com um desses grupos que atuam próximo ao Recife Flat, no bairro Boa Viagem na Zona Sul de Recife, Thiago escuta as demandas dos motoristas e apresenta ações em andamento, como aquela em que busca obrigar os aplicativos a justificarem potenciais suspensões, como indica o print 18. Ele também demonstra atenção às sugestões que chegam em sua página no Instagram, como aquela vista nos prints 19 e 20. Assim, vemos sua interação com um dos comentários da foto exposta no print 18, onde ele responde às recomendações de seus seguidores, que vão desde a exigência

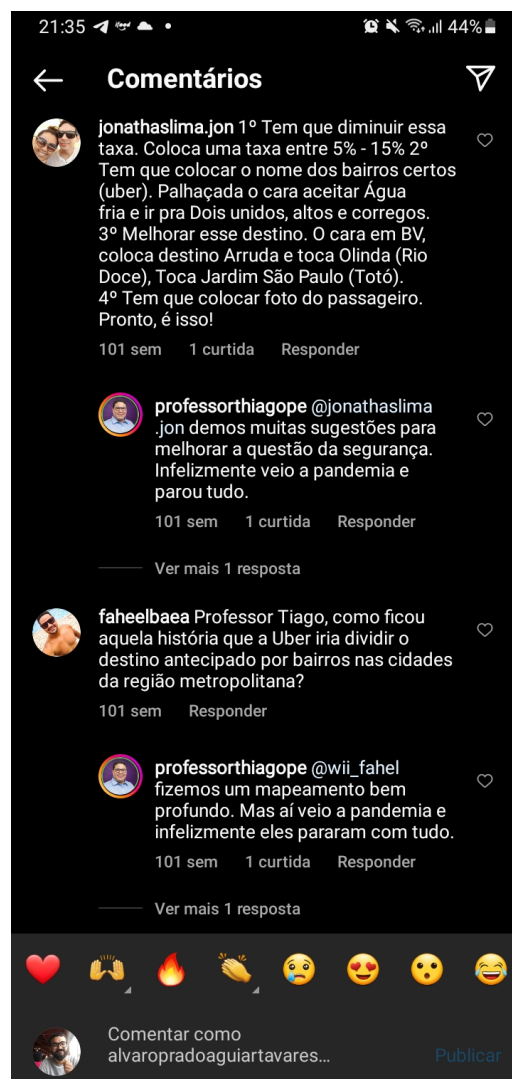
de exibição de foto dos passageiros à necessidade da Uber colocar os bairros certos em que se situam os passageiros solicitantes de uma viagem. Aqui, Thiago parece se mostrar tão disponível a responder as indagações de seus parceiros quanto nos espaços físicos aos quais as postagens fazem referência, de modo a ser impossível criar uma cisão entre espaço virtual e espaço material. Neste sentido, tanto estas interações quanto aquelas demonstradas anteriormente exibem distintos modos em que os espaços virtuais se vinculam ao material, seja fornecendo um canal de interação através da qual um motorista poderá adquirir um desconto para a blindagem de seu carro, seja como um meio de divulgar uma manifestação realizada presencialmente. Ademais, as postagens que estabelecem vinculações como estas fornecem um meio através da qual Thiago pode provar que sua atuação vai para além de redes sociais como Instagram, já que ele chega aos espaços onde grupos específicos de motoristas costumam realizar viagens, como é o caso de sua ida ao Recife Flat em Boa Viagem. Assim, essas postagens operam como equivalentes ao “estar lá” de nós antropólogos, já que funcionam como prova de autoridade mobilizada por Thiago para conseguir respaldo e reconhecimento dos motoristas que os seguem. Aqui, a presença nos ambientes frequentados por estes últimos (sejam eles virtuais ou não) é justamente aquilo que justifica tal autoridade.

Print 18



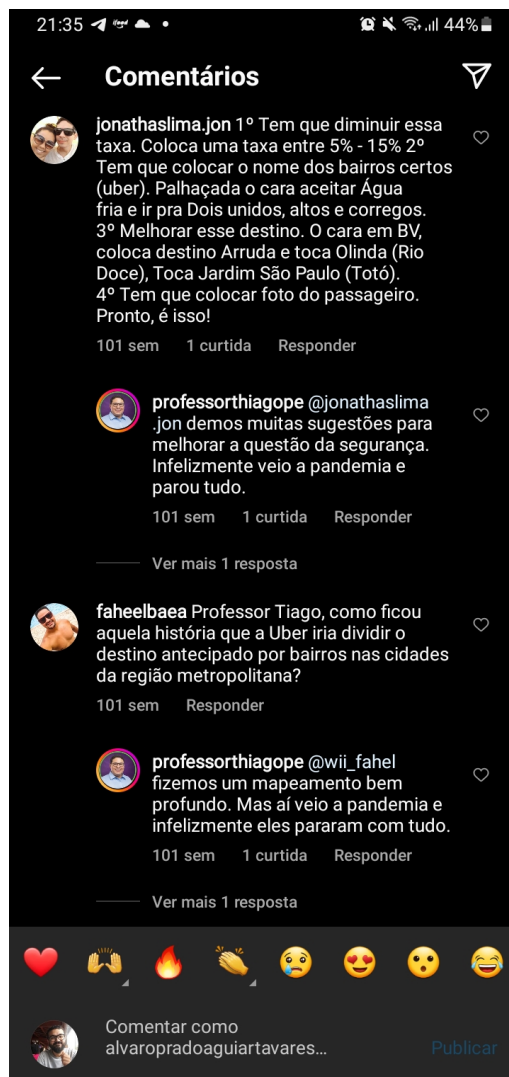
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 19



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

## Print 20



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

#### 4.7.4 Dicas feitas por e para motoristas

No Instagram de Thiago, as redes de apoio também se expressam através do compartilhamento de informações que os motoristas fazem entre si. De fato, além das informações concedidas por Thiago em seu posts, aquelas que são socializadas pelos motoristas nos respectivos comentários destas postagens, também são fundamentais para que os motoristas tenham dados para desviarem das falhas operacionais dos aplicativos, bem como de suas potenciais arbitrariedades. Desse modo, é possível identificar margem para compreender as distintas formas com a qual diferentes motoristas apreendem e se relacionam com uma mesma operação da infraestrutura, já que, se alguns motoristas confirmam o que foi dito por Thiago, outros parecem ter uma visão oposta a de meu interlocutor. É o que podemos

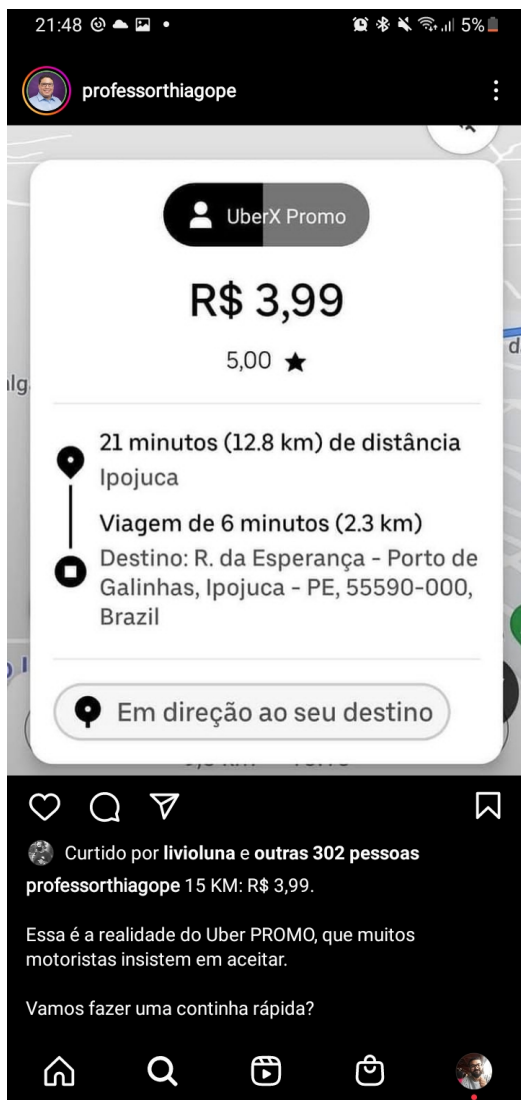
ver na sequência seguinte de prints 21, 22 e 23. Aqui, Thiago expõe sua percepção de um dos mecanismos utilizados pela Uber para atrair passageiros nos momentos de baixa demanda, a Uber Promo, mecanismo que permite que quem pede uma viagem pelo aplicativo possa pagar menores valores por viagem. Com um print de uma das viagens dispostas em seu aplicativo com a referida função, Thiago parece fazer uma conta que envolve quilômetro percorrido por valor do litro de gasolina, a partir dos dados fornecidos pelo aplicativo. Embora não fale explicitamente, o resultado de sua conta é óbvio: um prejuízo de quatro reais para o motorista que aceitasse percorrer o trajeto. No entanto, não é o que pensa um de seus seguidores. Para este, o Uber promo faria sentido para o motorista que roda com GNV<sup>40</sup> ou para aquele que quer evitar ir para certo destino sem um passageiro. Thiago responde o comentário com ainda mais clareza do que aquela presente em seu post: para ele, sob nenhuma circunstância, tal funcionalidade é vantajosa ao motorista.

Interações como esta são recorrentes no Instagram de Thiago. Quando acontecem, elas vêm acompanhadas de relatos sobre experiências que podem ou não confirmar as perspectivas de Thiago. De uma forma ou outra, tais espaços servem como canais através dos quais os motoristas podem melhor se informar sobre sua circulação, tendo espaço tanto para relatar suas próprias experiências quanto para escutar a visão de outros motoristas. Aqui, ao contrário de uma política performada em espaços discretos da vida social (SCOTT, 2013), espaços como estes parecem suscitar saberes sobre a cidade capazes de chegar a um público amplo, já que são expostos em uma rede social de uma figura pública como Thiago. Além disso, o fato deste último responder alguns dos comentários que recebe (inclusive aqueles discordantes) parece potencializar ainda mais tal dimensão.

---

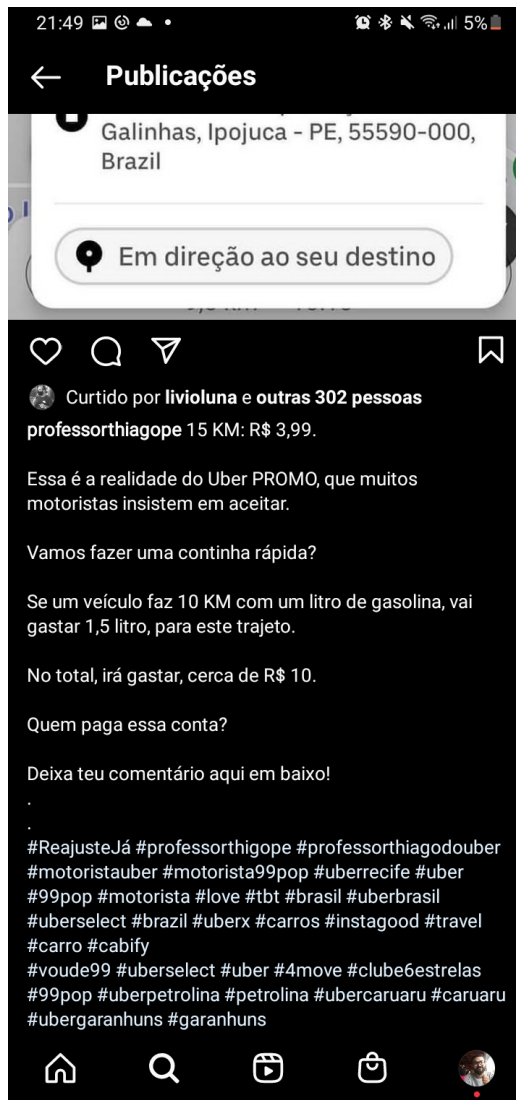
<sup>40</sup> Gás Natural Veicular

Print 21



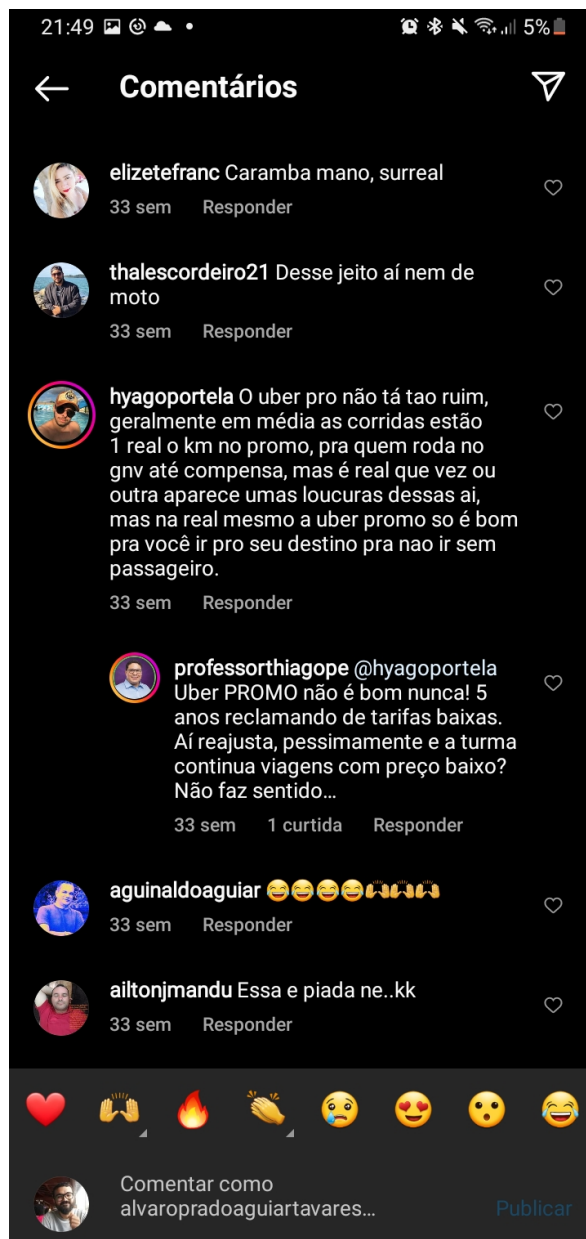
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 22



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

## Print 23



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Além de alertar sobre funções desvantajosas, esses espaços também servem como um canal para informar sobre potenciais quedas nas infraestruturas. É o que mostra o post presente nos prints 24, 25 e 26. Aqui, Thiago alerta sobre o que ele mesmo chama de um bug no aplicativo 99. Nesse dia, devido a alta demanda de viagens, a 99 anuncia que dará recompensas para os motoristas que decidiram aceitar viagens, como indica o print 24, onde vemos uma recompensa de 24 reais pelo fato de Thiago ter aceitado uma viagem caracterizada como “embarque de longa distância”. De fato, como no dia dessa viagem (11 de Agosto de 2021, como indica o print 26) Recife passava por uma forte chuva, que acabou por

provocar alagamentos em vários territórios da cidade (TERCEIRO, 2021), recompensas como as oferecidas a Thiago era uma forma da 99 compensar pelos riscos de trafegar pela cidade em tal condição. No entanto, uma vez aceita, as recompensas se mostraram consideravelmente menores, como mostra a segunda imagem de seu post (print 25), quando evidencia uma recompensa de apenas 24 centavos para meu interlocutor. É o que confirma um outro motorista em um dos comentários do mesmo post, ao relatar sua experiência nesse dia (print 26). Semelhante a de Thiago no que diz respeito a falta de simetria entre demanda por passageiros e valores por viagens, este último vai mais longe ao afirmar que uma tentativa de desviar desses bugs podia vir acompanhada de potenciais bloqueios.

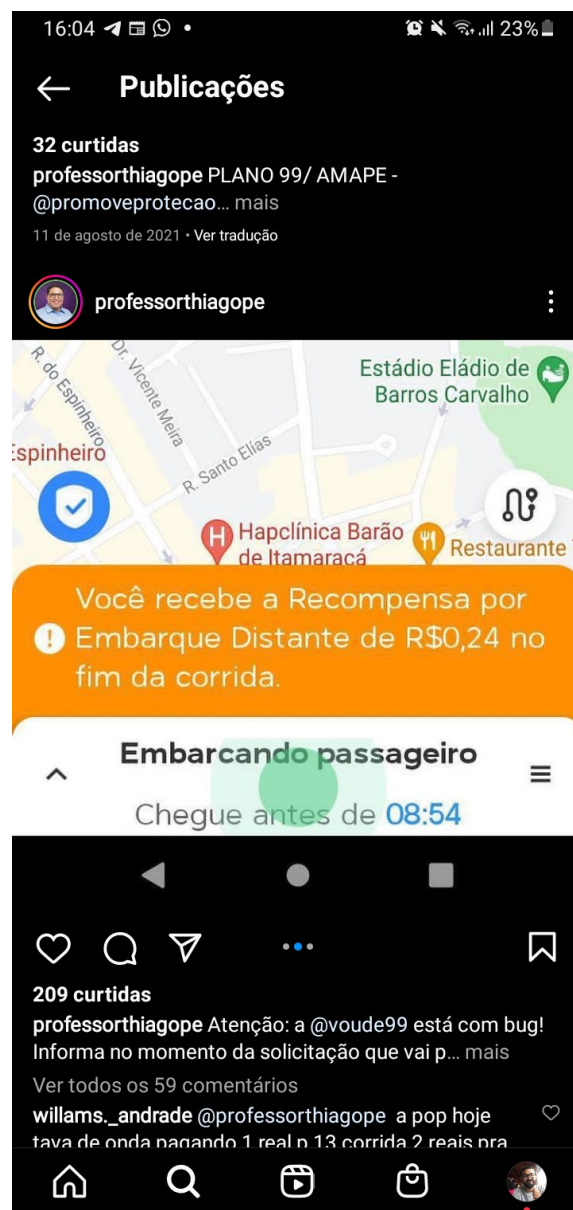
Esses posts, bem como as interações em seus comentários, confirmam alguns dos pontos que Thiago compartilhou comigo durante nossas conversas por Whatsapp: bloqueios arbitrários, funcionalidades vantajosas apenas para passageiros e defeitos infraestruturais não recompensados pelas empresas. No entanto, além de visualizar esses conteúdos é também fundamental captar as formas com as quais eles se expressam publicamente, na medida em que é a partir dessa forma que os motoristas podem constituir suas redes de apoio mútuo, além de explicitarem compreensões dissonantes e contraditórias. Neste sentido, se em meu contato individual com Thiago eu enxergava uma perspectiva isolada daquele aplicativo, em espaços virtuais como o Instagram pude visualizar os saberes sobre a cidade manifestos enquanto uma contradição imanente às diversas experiências com a infraestrutura que o Instagram tem a capacidade de publicizar.

Print 24



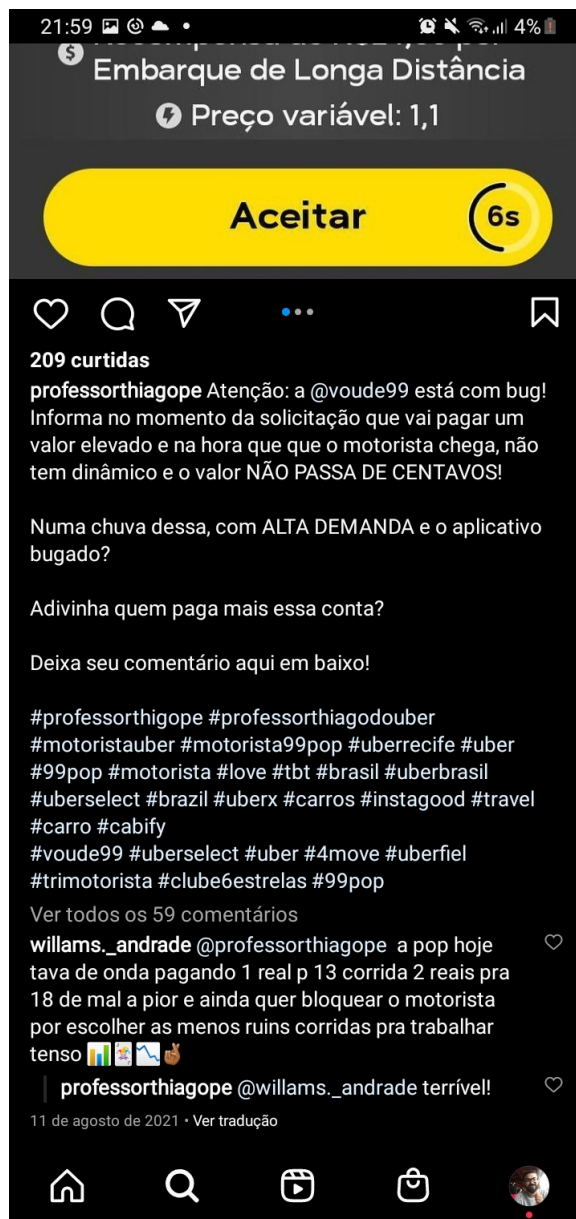
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 25



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

## Print 26



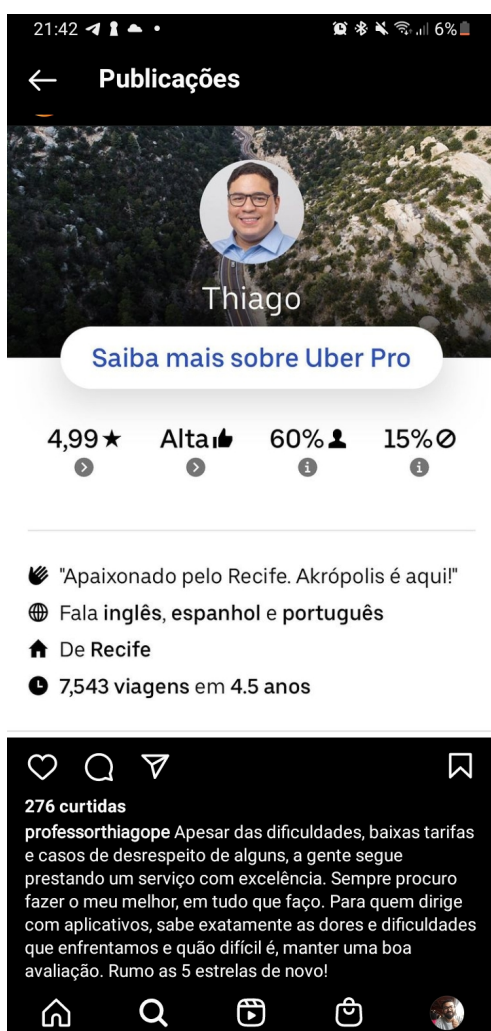
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

#### 4.7.5 Motoristas exemplares

Mais do que críticas à arbitrariedade das empresas de aplicativo ou exigências específicas ao poder público, algumas das postagens de Thiago versam sobre o orgulho de conseguir o melhor aproveitamento possível enquanto um ‘motoristas parceiro’. Se em alguns momentos este orgulho se expressa enquanto uma promoção do próprio Thiago (print 27), em outros ele vocaliza a "excelência" de outros motoristas que compartilham suas respectivas notas com seu interlocutor (print 28 e 29). Tratando-os como guerreiros que conseguem fazer seu melhor mesmo em situações adversas, estes espaços são locais para louvar o mérito

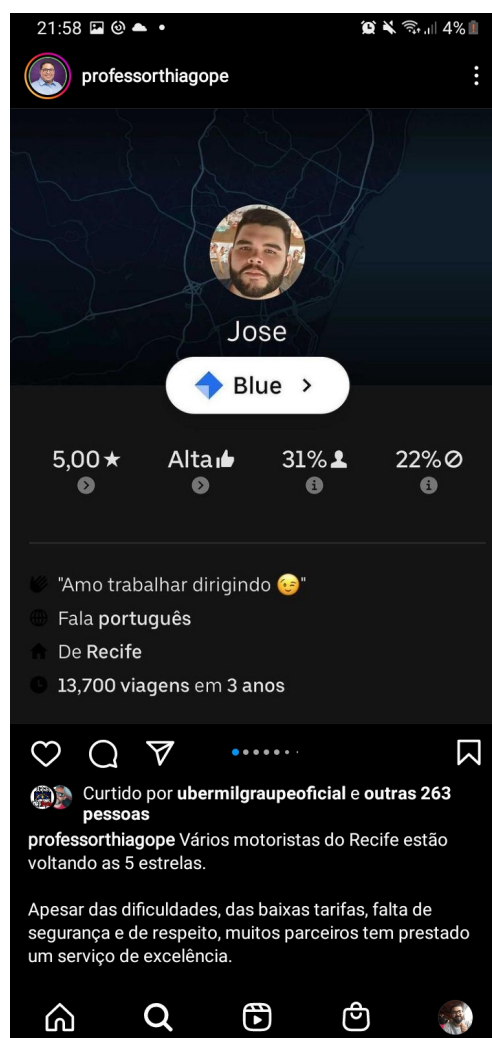
individual e o empenho. Neste sentido, não há como dissociar tais valores do tipo de afeto que emerge com o neoliberalismo, responsáveis por ser aquilo que estimula o aumento da produtividade dos trabalhadores. Aqui, o esforço individual (estimulado através do exemplo de profissionais exemplares) é aquilo que faz com que os trabalhadores estejam em um permanente esforço para realizar um melhor desempenho de si (DARDOT & LAVAL, 2016), ou seja, uma maior capacidade de transformar as mínimas dimensões da vida cotidiana em esferas que podem, ao serem devidamente racionalizadas, melhorar o próprio desempenho de si. Nas interações com Thiago, tal aspecto é frequentemente manifestado de modo contraditório, já que pode orbitar entre o reconhecimento de que atividade realizada pelos motoristas é fruto de exploração (como afirmou em uma de suas respostas a mim) à um senso de valorização de si, ao qual, em determinados contextos, podem operar como fator de estímulo para outros motoristas.

Print 27



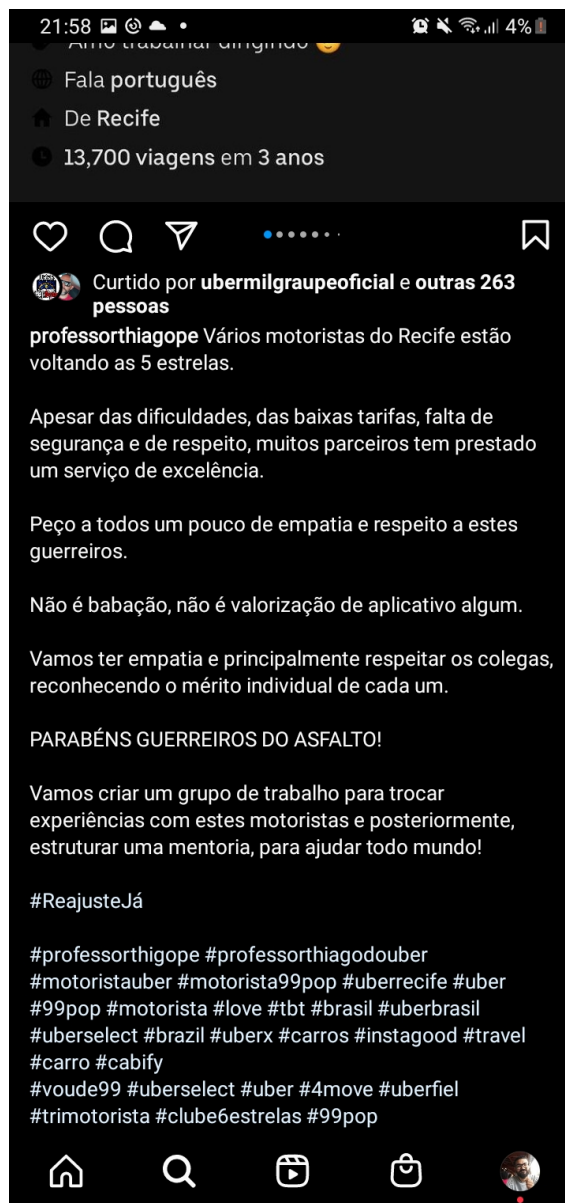
Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Print 28



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

## Print 29



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

#### 4.8 UTILIZANDO DAS DIFICULDADES DE INTERLOCUÇÃO PARA JUSTIFICAR NOVAS ASSOCIAÇÕES

Busquei até aqui fazer um percurso através de uma série de espaços que entrecruzam a mim e a Thiago. Assim, mostro de que forma fui motivado a procurar um interlocutor como ele, bem como quais os aspectos subjetivos, organizativos e teórico-metodológicos que condicionaram tal escolha. Desse modo, busquei integrar esses três elementos para justificar a perambulação virtual que aqui realizei, além das especificidades que cada um desses espaços me exigiram do ponto de vista etnográfico. Neste sentido, se fui levado a buscar um motorista

organizado em uma rede social como Instagram por razões políticas e organizativas, meu movimento deste espaço para o WhatsApp do interlocutor se deu por minha crença de que poderia me afastar de um espaço saturado de interações e usuários como é o caso de seu Instagram, e conseguir chegar a um outro onde poderia ter um contato mais individualizado com o interlocutor. Por sua vez, a prática etnográfica precária (constituída por dificuldades de conseguir respostas de Thiago, sucessivas falhas operacionais das infraestruturas que condicionaram as intermitências de nosso diálogo e por dissonâncias políticas que, ao contrário da minha intenção, acabaram por fragilizar ainda mais nossa interlocução) me fizeram voltar ao espaço que antes julgara inadequado: o Instagram. Conduzi meus movimentos por esse espaço pela tentativa de fornecer uma possível justificativa etnográfica para as razões através das quais minhas intenções metodológicas no espaço virtual anterior foram (parcialmente) minadas, a saber quais as redes com demais motoristas e políticos que fizeram com que Thiago visse aquela minha proposta de mediação política com Ivan como algo que dificilmente traria bons frutos. Aqui, tanto o esforço de mapear o grupo político que circunda Thiago quanto evidenciar as redes que dão certa contribuição material aos motoristas, podem, em parte, ter revelado o porquê do interlocutor não ter exatamente interesse em se envolver com as propostas de alguém que até então se mostrava ausente em seu circuito de interesses<sup>41</sup>.

Para além disso, a compreensão de Thiago sobre sua condição enquanto motorista de aplicativo demonstra que a precariedade é algo dinamizado pelas contingências de sua própria rotina, sejam tais contingências expressas publicamente em seu Instagram, sejam elas compartilhadas através de nosso fragmentado diálogo por WhatsApp. De uma forma ou outra, navegar entre distintos espaços e redes sociais permite associar compreensões contraditórias sobre a uberização, que vão desde da estima a motoristas exemplares à decepção de ser excluído da plataforma sem que esta forneça justificativas acerca do que poderia ter motivado tais banimentos. Aqui, a errância de meus movimentos no campo impede a emergência de uma percepção homogênea acerca da rotina de Thiago enquanto motorista de aplicativo.

---

<sup>41</sup>Vendo algumas de minhas experiências etnográficas em retrospecto, aquele panfleto contemplado por mim em um dos dias em que contribui para a campanha de Ivan parece algo infimo perante o arcabouço complexo de associações aos quais circundam Thiago. De fato, seja a minha própria atuação no campo (resumida a produção de artigos científicos, algo que de nada serviria para algumas das demandas aqui explicitadas por Thiago) quanto a atuação do mandato de Ivan (que, até então, se resumia a proposta para projetos de lei destinados mais para entregadores do que para motoristas de carro, como é o caso de Thiago) estavam distantes do tipo de interlocução construídas por Thiago, sobretudo do ponto de vista ideológico.

#### 4.9 UM PERCURSO HISTÓRICO PELAS VÁRIAS FORMAS DE ENGAJAMENTO DA ANTROPOLOGIA

Nas últimas linhas deste capítulo, pretendo discutir como a proposta de realizar uma ação conjunta com Thiago pode trazer reflexões para o campo das metodologias colaborativas na Antropologia, sobretudo ao considerarmos *se e como* essas metodologias podem se realizar em conjunto com os motoristas de aplicativo, seus interesses, alianças políticas, espaços virtuais e materiais. Para tanto, pretendo fazer um breve percurso por outras pesquisas que se utilizam desse método, bem como evidenciar como estas propostas se relacionam com certo legado institucional e teórico da antropologia.

Se, por um lado, essas pesquisas trazem inspirações relevantes para as/os antropólogas/os da uberização, por outro, a pouca influência que a antropologia e sua institucionalidade tem neste campo exige novas reflexões acerca de quais espaços possíveis projetos colaborativos podem ser feitos, bem como que tipo de aliança podem (ou não) serem construídas para que tais projetos ganhem vida. Pretendo sugerir que tal esforço não passa nem por um pretensão desprendimento completo da/o antropólogo/a no sentido de demonstrar acordo a priori com seus interlocutores (independente das posições políticas que estes tenham), nem de considerar estes trabalhadores como categoria sem autonomia política para pautarem e construírem suas próprias ações sem a benevolência de um antropólogo.

Almeida (2018) faz um percurso pelas variadas formas com as quais a Antropologia e seus antropólogos tentaram tanto fornecer contribuições para algumas das principais necessidades materiais e simbólicas dos grupos que estudavam, quanto de utilizar do conhecimento fruto de suas pesquisas nesses locais para atender aos objetivos neocoloniais das nações ocidentais. Neste sentido, o artigo de Almeida discute desde a denúncia de Franz Boas acerca da utilização que o governo estadunidense fazia de antropólogos para espionar governos dos países da América Central, até o relato da atuação de antropólogos a serviço do Reino Unido na segunda Guerra Mundial, no que é definido por Almeida como uma “antropologia *em* ação”. Aqui, este “em” faz referência a cooptação dos antropólogos e de seus saberes pelos órgãos militares em processos de ocupação territorial:

Durante a guerra, a Segunda Guerra Mundial, utilizaram-se conhecimentos antropológicos para empregar trabalhadores nativos na produção de alimentos nas áreas nativas, e para conseguir a cooperação dos nativos com a causa aliada. Muitos antropólogos ajudaram a treinar quatro mil oficiais do exército e dois mil da Marinha para o governo militar de territórios ocupados (CKHOHN, 1963 apud ALMEIDA, 2018, p. 14).

Em contraponto a este tipo de Antropologia, Almeida também cita aquela que parece estar mais em linha com os desejos e intenções políticas dos interlocutores, como é o caso da Antropologia Ação<sup>42</sup> (Action Anthropology) de Saul Tax (1975). Para Tax esta antropologia tem dois objetivos principais:

Ela quer ajudar um grupo de pessoas a resolver um problema, e ela quer aprender algo no processo. Ela recusa-se a pensar e dizer que as pessoas envolvidas são para ela um meio para fazer seu conhecimento avançar; e se recusa a pensar ou dizer que se está apenas aplicando a ciência para a solução dos problemas dessas pessoas (TAX, 1975, p. 515)<sup>43</sup>

Com ênfase na independência que estes antropólogos deveriam ter em relação aos desejos institucionais dos Estados, as reflexões de Tax são apropriadas criticamente por uma série de antropólogos que vem sua profissão enquanto algo indissociável do engajamento político, mesmo que adicionem certas questões não antecipadas por Tax. Ramos (2000; 2007) e Kopenawa e Albert (2019), por exemplo, em suas atuações entre os Yanomami, mostraram que o engajamento não passa necessariamente por uma relação bidimensional, onde se está ou do lado do Estado ou do lado dos grupos em que se estuda. De fato, embora não deixem de ter um olhar crítico frente à certas práticas governamentais, eles evidenciam que às vezes disputar os postos que envolvem estas esferas, mesmo que coloque as/os antropóloga/os que se dispõe a isso em rota de conflito com alguns de seus pares na academia, pode contribuir na defesa daqueles com quem se pesquisa. É o que nos mostra a atuação da própria Alcida Rita Ramos ao ser chamada pelo governo federal brasileiro em 1991 para participar da criação do distrito de saúde Yanomami, depois que o governo passa por intensa pressão internacional ao diminuir em cerca de 70% o percentual do território Yanomami demarcado (RAMOS, 2000). Tal redução levou ao aumento de mortes por malária entre os Yanomami, além da elevação significativa da atuação de garimpeiros nessas áreas. Mesmo potencialmente contraditória, sua expertise antropológica ajudou a diminuir as proporções do desastre:

Eu fui a consultora nas discussões preparatórias que levaram ao estabelecimento da fundação nacional de saúde. Mais importante, eu fui companheira de equipes médicas extraordinariamente dedicadas, que receberam créditos por terem salvo vilas indígenas inteiras da morte por malária falciparum<sup>44</sup> (ibid, 2000, p. 179)

Para além da presença e da atuação em instituições de Estado, o engajamento também se expressa na forma com o qual os interlocutores se apropriam da própria prática

---

<sup>42</sup> Embora semelhantes em nome, a *antropologia em ação* tem um sentido politicamente distinto da *antropologia ação*, popularizada por Saul Tax. Enquanto naquela os antropólogos se colocam como agentes estratégicos de processos de ocupação militar e de colonização, estes parecem ter sua atuação direcionada aos desejos políticos de seus interlocutores.

<sup>43</sup> Tradução do autor

<sup>44</sup> Traduzido pelo autor

antropológica. Neste sentido, é significativo que os Yanomami tenham mobilizado algumas das técnicas de entrevistas, observação e escrita de nós antropólogas/os para extrapolar os sentidos atribuídos por nós a essas mesmas ferramentas. Com afirma Ramos:

Considerando que o aprendizado entre os povos indígenas se faz, principalmente, pela observação e imitação, ou replicação, obter instrução através de um processo intenso de perguntas e respostas no estilo etnográfico parece ter sido para os Yanomami uma tremenda novidade. Silenciosamente, eles não somente assimilaram esse modo de aprender, mas até incorporaram alguns dos conceitos antropológicos como dispositivos para fazer sentido da nova ordem de relações interétnicas que os afetava cada vez mais (RAMOS, 2007, p. 18)

De fato, a principal ferramenta que utilizamos para fixarmos nossas experiências etnográficas e levarmos para o mundo da academia é utilizada como um mecanismo de sobrevivência para os Yanomamis:

O fortalecimento cultural e político que advém do comando da escrita, embora ainda tímido, tem-se manifestado, por exemplo, no uso dos Yanomamis de cartas coletivas a autoridades do estado exigindo respeito por seus direitos, seja com relação a saúde, seja sobre invasões de terra (ibid, 2007, p. 18)

A obra que talvez expresse com maior alcance a apropriação da escrita como mecanismo de defesa seja a obra colaborativa *A Queda do Céu*, do xamã Yanomami Davi Kopenawa e do antropólogo Bruce Albert (KOPENAWA & ALBERT, 2019). Aqui, Albert inverte a posição do antropólogo como sujeito central do conhecimento e faz com que sua obra sirva como meio de Kopenawa levar as suas palavras para o mundo dos brancos, no sentido de sensibilizá-los frente ao que ele intitula como sendo a queda do céu, ou seja, a capacidade que a potência destrutiva da intervenção humana na floresta tem de fazer com que o céu onde moram os xapiri<sup>45</sup> caiam sobre as cabeças dos homens. Ao falar de sua amizade com Albert, Kopenawa também menciona a importância de seu encontro etnográfico com ele, bem como o papel da palavra para este processo:

Você ficou do meu lado e, mais tarde, quis conhecer os dizeres dos xapiri, que na sua língua vocês chamam de espíritos. Então, entreguei a você minhas palavras e lhe pedi para leva-las longe, para serem conhecidas pelos brancos, que não sabem nada sobre nós. Ficamos muito tempo sentados, falando, em minha casa, apesar das picadas das mutucas e piuns. Poucos são os brancos que escutaram nossa fala desse modo. Assim, eu lhe dei meu histórico, para você responder aos que se perguntam o que pensam os habitantes da floresta (ibid, 2019, p. 63).

Além disso, o arcabouço conceitual que acabou emergindo a partir da prática etnográfica das/os antropólogas/os também foi apropriada por diversos daqueles que foram

---

<sup>45</sup> Algo equivalente ao que são os espíritos para a linguagem ocidental.

formulados pela nossa disciplina enquanto alteridades, para estes se adereçarem aos operadores de políticas públicas dos estados nacionais. É o que nos mostram Nakashima e Albuquerque (2011) ao afirmarem que o conceito de cultura para os Pankararu em São Paulo deixa de ser uma categoria antropológica, para se tornar um instrumento de mobilização e, por conseguinte, um meio de produção de uma específica identidade performática, necessária para que pudessem se colocar como alvo do “mercado de projetos” da FUNAI:

Por fim, defendemos que o discurso sobre a “tradição” e a “cultura” é mais uma ferramenta na mão dos indígenas na luta por visibilidade social. E isso se dá porque a “cultura” deixou de ser uma mera categoria antropológica, no momento em que se tornou, igualmente, um instrumento de mobilização social e objeto de reflexão do próprio grupo étnico, atualizado em uma agenda política e cosmológica própria (NAKASHIMA & ALBUQUERQUE, 2011, p. 189)

Uma outra forma de colaboração de antropólogos/as para com seus interlocutores, são as várias práticas que envolvem a visualidade. Por vezes ignorada por aqueles que reconhecem apenas a escrita enquanto possibilidade de realização de etnografias, a dimensão colaborativa do processo de realização de imagens (sejam elas fotográficas ou audiovisuais) envolvem complexas dinâmicas de negociação entre antropólogos/os e suas alteridades, que vão desde discordâncias acerca do caráter estético das imagens à conflitos que envolvem a decisão sobre qual tipo de circuito estas irão percorrer. Além disso, assim como o conceito de cultura, a colaboração também se expressa enquanto possibilidade das alteridades antropológicas se apropriarem do conhecimento técnico de antropólogos/as visuais para conseguirem autonomia no que diz respeito a realização de suas próprias representações imagéticas, sem que estas precisem ter anuência de um antropólogo/a (VAILATI & VILLARREAL, 2021).

Mesmo abrindo espaço para uma futura autonomia representacional para as tradicionais alteridades da antropologia, parte dos materiais que são resultado das práticas audiovisuais colaborativas concentram uma das principais contradições constitutivas deste método: o conflito entre visões distintas sobre estética, política e ideologia. Um exemplo dado por Vailati e Villarreal (2021) expressa bem esse ponto. Estes autores discutem o filme “O ato de matar”, resultado audiovisual da colaboração feita entre o documentarista Joshua Oppenheimer e uma parcela da junta que levou a cabo o golpe militar na Indonésia durante os anos 1960, responsável pelo genocídio de milhares de militantes comunistas. Como proposta de colaboração com estes militares, Oppenheimer oferece a possibilidade deles encenarem algumas das cenas que protagonizaram durante o referido massacre, com a promessa de que

filmaria as encenações e as levaria para serem exibidas nos cinemas ocidentais. Enquanto a proposta é aceita, dentre outras razões, pela sua capacidade de fornecer um canal através do qual os militares poderiam ostentar seus atos de violência (ibid, 2021), a realização das encenações acaba por produzir o efeito inverso: a partir de sua própria teatralização, os personagens vão (literalmente) se enojando com as torturas e assassinatos coordenados por eles próprios no passado. Neste sentido, o processo colaborativo leva os protagonistas a mudarem suas perspectivas sobre este acontecimento histórico, sobretudo quando são levados pelo realizador a enxergarem a si próprios através da performance de seus atos. Aqui, Oppenheimer parece subverter a ideia de que antropólogas/os, a qualquer custo, precisem estar de acordo com a perspectiva de seus interlocutores e devam mobilizar sua atuação como possibilidade de concretização destas perspectivas.

Como espero ter demonstrado, as múltiplas formas de engajamento da antropologia, de suas metodologias e de sua institucionalidade estão envolvidas em uma cadeia complexa que vão desde os interlocutores de nossas pesquisas ao Estado e seus órgãos de fomento. Nos posicionarmos criticamente nessa rede de atores em potencial conflito exige de nós a capacidade de selecionar quais aspectos de nossa prática enquanto antropólogas/os podem servir a nossos interlocutores, além de refletir acerca das consequências éticas e políticas dessas apropriações.

A presença histórica que a antropologia tem com este ou aquele campo de estudo pode multiplicar ou reduzir tais possibilidades de apropriação. Neste sentido, a atenção de longa data que demos àqueles povos tradicionalmente considerados por nós como oprimidos, além das formas teórico-metodológicas que mobilizamos para dar visibilidade a eles, certamente não podem estar dissociados das possibilidades que Albert (1997), Ramos (2007) e Nakashima (2011) tiveram para fazer de seus saberes algo passível de ser utilizado pelos Yanomami ou pelos Pankararu. Neste sentido, embora tais abordagens sejam muito mais refinadas do que aquelas feitas pelos antropólogos que justificavam o desenvolvimento da etnografia enquanto método capaz de salvar culturas que estariam em vias de se extinguirem (MALINOWSKI, 1984), elas, mesmo que a partir de uma superação crítica, devem algumas das suas possibilidades de atuação em favor dos interlocutores a essas mesmas abordagens.

Neste sentido, poderiam os Pankararu mobilizarem o conceito de cultura de maneira estratégica se os antropólogos clássicos não tivessem forjado este conceito a partir do distanciamento da 'cultura do outro' frente à 'cultura do eu' ? Sem isso, poderiam os

Pankararu performarem suas identidades culturais no sentido de terem acesso a políticas públicas? Ou ainda, será que Albert enxergaria a posição de auto representação de Kopenawa como uma forma de não apenas superar a posição do antropólogo como sujeito central do conhecimento (algo já discutido pela Antropologia pós-moderna) mas de, sobretudo, garantir que os interlocutores conseguissem uma maneira de constituir seus modos autônomos de representação política (sem que estas estivessem sob a judice do bondoso antropólogo), se não fosse um longo histórico de etnografias que colocassem os antropólogos brancos como salvadores de alteridades oprimidas? Ou ainda, como o terreno que solidificou a Antropologia enquanto prática institucionalizada de saber se relaciona dialeticamente com as possibilidades de uma antropologia engajada dos autores anteriormente citados? Além disso, considerando práticas colaborativas como as de Oppenheimer, deve o antropólogo atender os objetivos de seus interlocutores, independente de quais sejam estes? Nesses casos, utilizar da colaboração como mecanismo de tensionar nossos interlocutores é necessariamente algo eticamente condenável?

Posto isso, como construir vínculos com aqueles que não tiveram uma relação semelhante com a antropologia, sua institucionalidade, seus conceitos e metodologias, e que ainda estão em processo lento de formação de alianças com outros atores sociais e políticos, como é o caso das/dos motoristas de aplicativo? A partir de meus movimentos neste capítulo creio ser possível fornecer alguns apontamentos para esta pergunta, sobretudo se os dinamizarmos a partir de algumas das questões suscitadas pelas múltiplas possibilidades de engajamento da Antropologia.

Início esta reflexão a partir de uma consideração feita tanto por Albert (1997) quanto por Ramos (2007), a saber as críticas que ambos fazem a ideia de que os interlocutores de pesquisa precisam ser ajudados para saírem (ou, pelo menos, amenizarem) certa situação de opressão. De fato, a partir de minha experiência com Thiago seria inadequado afirmar que os motoristas (pelo menos tendo como base Thiago e seus interlocutores) podem ser definidos por uma consciência, mais ou menos homogênea, de que o que ele passam cotidianamente em suas viagens pela região metropolitana de Recife pode ser definido a partir de noções como opressão, exploração ou precariedade. Mesmo quando estes termos apareçam, eles estão mesclados à processos específicos de auto afirmação (como é o caso dos “motoristas exemplares”), ou envolvidos à outros termos que parecem menos enfatizar a exploração do que a horizontalidade entre motorista e empresa, como é o caso quando Thiago e Daniel Coelho descrevem os motoristas de aplicativo como “motoristas parceiros”. De fato, estes

termos parecem condicionar o tipo de ação para com os motoristas de Uber que é coordenada por Thiago e pela AMAPE, na medida em que as promessas de blindagem de carro com desconto ou assistência psiquiátrica raramente vêm acompanhadas de reflexões que visem construir certa consciência de classe frente aos motoristas e as variadas formas de precariedade a que estão sujeitos.

Se uma das possibilidades de construir uma antropologia engajada é utilizar de nossas etnografias como forma de dar visibilidade a certa situação, estaríamos dispostos a deixar para trás, ou pelo menos suavizar, o alcance de termos típicos a esse campo de estudos como ‘precarização’ e ‘exploração’, uma vez que, para certos grupos de motoristas, eles não seriam exatamente fiéis às suas vivências? Assumir isso não seria desarmar a potência crítica que uma antropologia engajada deveria ter? Se for assim, até que ponto seria eticamente defensável tensionar as perspectivas de nossos interlocutores em nossas situações de campo? Se quiséssemos levar às últimas consequências tal tensionamento, qual seria nossa margem para estimular a contradição das falas de interlocutores como Thiago, que parece ter uma visão acerca da uberização que orbita entre a defesa da suposta autonomia que os motoristas têm e a dimensão exploratória a que são submetidos? Explorar isso, não seria pressupor uma abordagem salvacionista para nossa disciplina, como se a antropologia pudesse salvar nossos interlocutores de pretensas alienações? Ou ainda, estariam nossos próprios interlocutores interessados em visibilizar suas realidades através do alcance limitado de nossos trabalhos, quando eles mesmos têm potencialmente formas mais eficazes de produzir sensibilidade pública, como é o caso do Instagram de Thiago, seguido por 17.000 usuários?

Faço essas indagações ao mesmo tempo que me pergunto qual seria minha atuação com Thiago, se este tivesse aceitado minha proposta de mediação com Ivan Moraes. Aqui, não sei se estaria disposto a abdicar de minha visão crítica acerca da realidade de trabalho dos motoristas de Uber, para aceitar uma posição coadjuvante frente a uma visão que parece naturalizar a rotina extenuante de labor a que passam esses motoristas, como, em várias ocasiões, faz Thiago.

Aqui, talvez uma forma de balizar o necessário esforço de nos colocarmos como atores coadjuvantes da pesquisa, sem com isso abdicar de certas caracterizações que dificilmente poderiam ser por nós concedidas a um interlocutor, seria buscar formas de engajamento que não precisem passar pela via institucional/parlamentar para se realizarem em sua potência imanente. Aqui, não se trata de negar o Estado e suas políticas públicas enquanto

instância de disputa e de transformação, mas de assumir que talvez começar práticas colaborativas tendo o Estado como ponto de partida não seja estrategicamente viável. Se for esse o caso, dialogar com aqueles trabalhadores que parecem compartilhar de uma insatisfação mais claramente expressa<sup>46</sup> mas que ainda não estejam associados a um partido ou corrente política, no sentido de fornecer mecanismos tanto para que estes possam corporificar tal insatisfação em organismos políticos reivindicatórios (como as institucionalidades dos diversos partidos e movimentos sociais a que nós, antropólogos militantes, fazemos parte), quanto conseguir construir (através dessas mesmas institucionalidades) redes de apoio para algumas das necessidades mais emergentes desses trabalhadores (como, por exemplo, disponibilizar dos restaurantes populares organizados por esses movimentos e partidos para fornecer alimentação cotidiana a esses trabalhadores<sup>47</sup>), pode fornecer um caminho para viabilizar tal ideia. Neste sentido, mesmo relacionando instâncias de organização e mobilização a redes de apoio concretas, a inserção a estas organizações não deveria nem poderia ser um pré-requisito para o acesso aos bens que tais redes de apoio colocam em circulação.

Aqui, o cabedal teórico-político da Antropologia pode ser operacionalizado de maneira mais clara. Assim, termos como precarização, em sua capacidade de homogeneizar uma série de experiências através de sua capacidade de expressar a informalidade comum aos motoristas de aplicativos, pode, assim como a ‘cultura’ dos Pankararu, servir estrategicamente aos interlocutores como meio de denunciar uma realidade de exploração tal como feita por empresas como a Uber. Embora tal estratégia corra o risco de restringir associações imprevisíveis à identidades previamente constituídas (STRATHERN, 2017), aqui ela poderia carregar um importante potencial reivindicatório. Nesse caso, a precariedade se movimentaria da posição de uma entidade metodologicamente imobilizadora para uma caracterização politicamente produtiva.

---

<sup>46</sup> Um exemplo desse tipo de sentimento já está presente em uma das interlocutoras desta pesquisa: Rebeka. De fato, a opinião que ela compartilha comigo no que diz respeito a sua própria profissão não parece tergiversar acerca do caráter precário e exploratório da uberização.

<sup>47</sup> Baseio essa proposição em algo que já ocorreu como foi quando o MST (movimento dos trabalhadores sem terra) montou restaurantes populares, a partir de suas cooperativas de agricultura familiar, para dispor de quentinhas para entregadores de aplicativo no momento mais agudo da Pandemia de Covid 19.

## **5 MOTORISTAS MULHERES E PASSAGEIROS PERIFÉRICOS: GÊNERO E TERRITORIALIDADE NO DESDOBRAMENTO DAS INFRAESTRUTURAS**

Neste capítulo farei uma mediação entre duas experiências infraestruturais distintas, sendo algumas de minhas vivências pessoais aquilo que permite fazer tal mediação. Assim, ofereço ao leitor um esforço de navegar por entre estas experiências e, através delas, encontrar dois interlocutores que se relacionam com o aplicativo da Uber por acessos distintos, um deles como passageiro e a outra, enquanto motorista. Esta última é Rebecka, de 37 anos, motorista da Uber desde 2016, e aquele, Roger, passageiro inscrito na empresa no mesmo ano. Pretendo rastrear conexões entre esses dois interlocutores que se expressam seja em como eles apontam questões semelhantes nas suas relações com os aplicativos, seja na forma com a qual os dois se relacionam com aquele que escreve estas linhas. De fato, é ele que escolherá unilateralmente quais relações vão ser relatadas e quais serão omitidas, fator que (provavelmente) fará com que o leitor chegue ao final desse capítulo com algum senso de coerência sobre a narrativa etnográfica tecida ao longo do percurso. Tentarei condicionar a escolha dessas relações a partir de sua capacidade de fornecer reflexões para algumas questões que considero fundamentais para a compreensão do aplicativo enquanto infraestrutura, a saber o fato do aplicativo, ao permitir pontos diferentes de acesso a ele, ensejar distintas possibilidades de mobilizar tais ou quais funcionalidades.

Essas distintas possibilidades de acesso me deram caminhos singulares para adentrar às vivências pessoais dos interlocutores, inclusive aquelas às quais eu mesmo faço parte. De fato, foi em parte graças a estas, que pude verificar a emergência de dois marcadores sociais que ajudam a compreender suas relações com o aplicativo e de quais territórios da cidade tais relações permitem (ou não) chegar, a saber o gênero e a territorialidade. Pretendo compreender ambos pelas abordagens teóricas sugeridas no segundo capítulo, principalmente através da contribuição de Silvia Federici (2017; 2018; 2021)

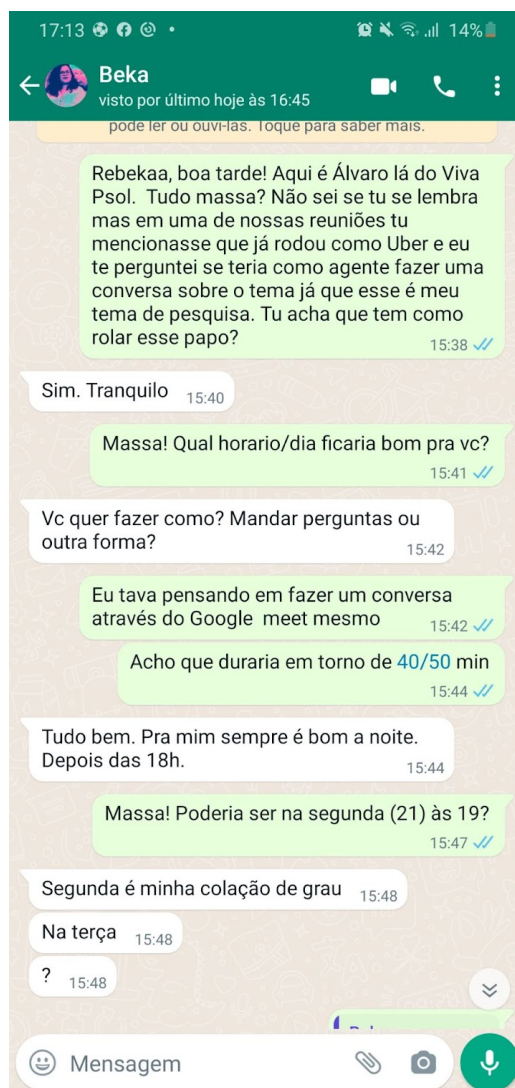
Ademais, através deste rastreio, correrei o risco de simular algum nível de coerência interna entre actantes (LATOUR, 2012) dispersos pelo campo e que não guardam entre si uma relação além daquela que eu atribuo a eles. De fato, casa de Roger, aplicativo de Rebecka, automóveis, bairros periféricos, sinais de trânsito irão fazer parte de uma mesma rede instável e com risco permanente de ser desintegrada ou de tomarem outros rumos, pela forma com a qual tanto minhas experiência com eles permitem uma provisória reunião quanto em como a escrita etnográfica torna a reunião possível. Isso porque é a escrita que permite que essa gama

de atores híbridos (ibid, 2012) possam, pelos menos enquanto dure essa dissertação, serem apresentados uns aos outros. Ao fazer isso, permito um encontro entre as dificuldades de Roger em pedir um Uber que chegue até o bairro onde mora e o receio de Rebeka em circular por bairros periféricos, ou, ainda, entre uma noite de clima abafado em que levei Roger ao seu bairro quando um de nossos “roles” tinha acabado e a reunião do partido ao qual eu e Rebeka estamos filiados. Ao fim do capítulo, pretendo que esses actantes guardem entre si uma proximidade maior do que os interlocutores que eu mobilizo aqui, que sequer conhecem um ao outro.

### 5.1 CONFIANÇA NAS INFRAESTRUTURAS

Conheci Rebeka em uma reunião virtual do partido que estamos organizados. Enquanto esperávamos que o resto dos participantes ingressassem na sala para planejarmos a atuação de nosso grupo político no próximo congresso do partido, alguns dos membros já presentes faziam breves atualizações sobre suas rotinas, as séries que maratonavam, os livros que estavam lendo, as novas habilidades que a intensificação da vivência no espaço doméstico imposta pela pandemia tinha despertado (como a habilidade quase generalizada em preparar massas), além das atualizações sobre os percalços do trabalho à distância que incluiu o relato sobre a minha própria falta de atenção para as aulas em EAD do programa de pós graduação que em alguns meses estaria apresentando a atual dissertação. Foi nesse contexto que Rebeka mencionava como, após a suspensão do auxílio emergencial concedido pelo governo federal, se viu obrigada a voltar a rodar como motorista de Uber, embora revelasse que já havia parado por medo de se contaminar e passar o vírus para seus filhos. Como a ávida busca de um antropólogo angustiado por encontrar interlocutores no meio de um contexto pandêmico parece não respeitar uma distinção rígida entre ‘estar lá’ e ‘estar aqui’ (PEIRANO, 1994), imediatamente perguntei a ela se existiria interesse e disponibilidade para participar da atual pesquisa. Após um gentil “claro”, mandei uma mensagem de WhatsApp para marcarmos nossa conversa.

## Print 30



Fonte: Print de tela tirado pelo autor, 2022

Depois de uma negociação sobre o formato do diálogo, como indica o print 30, marcamos nossa conversa. No dia, poucos minutos antes do horário marcado, lhe enviei o link da sala em que iríamos desenrolar nossa interação (na plataforma Google Meet) e dialogamos por cerca de cinquenta minutos.

Antes de analisarmos o conteúdo desse diálogo faz-se necessário tirar do pano de fundo as infraestruturas que as viabilizaram, no sentido de mostrar com elas produzem efeitos no formato de interação escolhido para cada interlocutor. De fato, WhatsApp, Google Meet, a memória de meu smartphone responsável por garantir o armazenamento dos prints de tela aqui dispostos, são aquelas infraestruturas que tornaram possível a atual etnografia, sobretudo em um contexto pandêmico no qual as interações presenciais tinham suas possibilidades cada

vez mais reduzidas. Isso porque, embora em um contexto de normalidade tais infraestruturas ainda sejam de suma relevância para os/as pesquisadoras em seus trabalhos, aqui elas se mostram como o único recurso para entrar e manter contato com esses motoristas, embora estes tenham formas específicas de interagir com elas. De fato, a depender de suas rotinas, ritmos de trabalho e/ou responsabilizações como cuidados com filhas/os, os motoristas exigem do pesquisador uma assimilação de um formato de interação que possa se integrar dinamicamente a tais realidades. Nesse sentido, para àqueles que respondem as minhas indagações enquanto realizam as viagens solicitadas pelos aplicativos, o formato de entrevistas por plataformas como o Google Meet se mostrou inviável frente à impossibilidade deles de pararem sua circulação pela cidade para darem atenção unicamente à um pesquisador por cerca de quarenta ou cinquenta minutos. No entanto, para o caso de Rebeka, a conversa por Meet foi possível já que o receio do vírus bem como o medo de contaminar seus filhos (que moram com ela no mesmo apartamento) fez com que a interlocutora tivesse se desligado temporariamente do aplicativo e, por isso, tivesse tempo para se dedicar à uma interação por chamada de vídeo. Aqui, a esfera doméstica dinamizada pelas relações de cuidado (sobretudo para uma mãe solo, como mencionou Rebeka durante a entrevista), revelaram quais temporalidades e formas de diálogos são possíveis de serem realizadas por dada infraestrutura

Além disso, para viabilizar a presente etnografia precisei confiar que essas infraestruturas iriam resistir perante o colapso (GRAHAM, 2009), bem como em seu funcionamento ao longo do tempo, já que não seria apenas suficiente que os aplicativos de chamadas virtuais funcionassem no momento marcado das entrevistas mas que tanto meu smartphone quanto o meu laptop e seu cartão de memória (onde eu salvaria os diálogos gravados e o print das conversas) funcionassem até o momento em que eu iria sentar em minha mesa para analisar o material e escrever a dissertação. Aqui, certas possibilidades etnográficas trazem mais uma vez à tona a questão da temporalidade dessas infraestruturas.

Ademais, um leitor atento poderia sugerir ao humilde pesquisador que salvasse tais arquivos em um ambiente online e, com isso, se protegesse da instabilidade material dessas infraestruturas. Por razões metodológicas, aqui é apenas necessário ressaltar que mesmo tais ambientes estão sujeitos a quedas, instabilidades e perda de arquivos, embora, de fato, tal prevenção pudesse antecipar os defeitos inerentes à dimensão material das infraestruturas, como quedas na bateria de um computador ou o furto de um smarthphone. Para não cansar o leitor, basta afirmar que a confiança em meu já sucateado laptop foi o suficiente para garantir a infraestrutura necessária para analisar os diálogos aqui feitos. Sigamos a estes.

## 5.2 GÊNERO, INFRAESTRUTURA E O MAPA DE ASSOCIAÇÕES

Com 37 anos, Rebeka é licenciada em Ciências Sociais, ‘militante do movimento social’ e residente do bairro de Candeias, na cidade de Jaboatão dos Guararapes (região metropolitana de Recife). Rebeka se inscreveu na Uber quando foi exonerada de um cargo que ocupava na prefeitura de Jaboatão depois que um novo prefeito (ideologicamente desalinhado com a interlocutora) foi eleito. Frente a isso, ela se viu na necessidade de utilizar seu carro para rodar como motorista da Uber, uma vez que as outras opções de renda se mostravam cada vez mais esparsas. Precisando gerar renda especialmente pelos custos de seus dois filhos (que ela cuida com a ajuda de seu pai e de sua mãe), a Uber se apresentou como a única solução para, mesmo que de maneira precária, arcar com tais custos e responsabilidades.

Aqui, é interessante perceber como sua circulação está diretamente relacionada com os locais em que ela precisa deixar seus filhos enquanto trabalha, já que ela não se sente confortável em se distanciar deles, seja quando estes estão na escola, seja quando estão na casa dos pais de Rebeka. Tal situação é ainda mais relevante pelo fato da interlocutora em questão ser ‘mãe solo’, como ela mesma afirma:

Eu geralmente partia do local que meus filhos estudavam. Eu na época não morava aqui em Candeias, tava morando ali mais próxima de Porta Larga e meu filhos estudavam na creche do Barro e o meu outro filho em uma escolinha em Areias. Era tudo muito próximo. Então eu começava por ali. E eu não me distanciava muito não. Se eu pegasse uma viagem pra o centro ou pra boa viagem assim, eu tinha sempre que colocar o destino, que agente tem essa opção também. Aí eu sempre colocava o destino voltando pra mais ou menos aquela área ali do Barro

Como não desejava se distanciar do local onde deixava seus filhos, Rebeka revela que sempre recusava muitas viagens, o que acabava por lhe dar alguns prejuízos e possíveis sanções:

E eu sempre recusava muito, aí o aplicativo parava por um tempo por causa disso, aí depois voltava a funcionar e eu ficava levando. Na verdade, era muito complicado porque eu perdia muita viagem, perdia grana mas não podia muito parar não e sempre reportava pra Uber assim quando eu excluía alguma viagem, aí eu explicava, dava algum motivo, pra amenizar a situação. Mas eu perdia muita grana.

Nos relatos de Rebeka, a obrigação de cuidar dos filhos faz com que ela tente se desvencilhar da gramática de circulação de informações dos aplicativos. No entanto, menos do que representar mais autonomia do ponto de vista da autogerência dos movimentos urbanos (o que poderia ser um argumento para defender um suposto contraponto a noção de

movimentos urbanos alienados) tal relato revela uma dimensão da precarização do trabalho especificamente circunscrita às experiências das mulheres motoristas, uma vez que a ‘escolha’ de não aceitar viagens acarreta em sanções e punições por parte da empresa. De fato, estas são impulsionados, por um lado, pelas suas responsabilidades como ‘mãe solo’ e, por outro, pela inexistência de operações nos aplicativos que pudessem assimilar vivências de mulheres como Rebeka. Nesse sentido, a sua recusa em aceitar determinadas viagens pode ser lida aqui como uma infrapolítica que a permite manter certa proximidade à seus filhos, o que é possível pela capacidade da interlocutora em cruzar seus saberes formadas a partir da peregrinação de Ponta Larga até Boa Viagem e o Centro, e a maneira como estes saberes são dinamizados ao serem relacionados com uma funcionalidade específica do aplicativo.

Ademais, Rebeka destaca que, “por ser mulher”, tem um cuidado para não aceitar viagens com passageiros que tenham poucas viagens já que, segundo ela, isso poderia representar viajantes “mal intencionados”, assaltantes ou possíveis prejuízos com passageiros que, devido ao pouco tempo na plataforma, não saberiam utilizá-las corretamente. Como ela afirma:

Eu como mulher eu tinha que pegar um passageiro melhor... o que é um passageiro melhor, mais bem avaliado? É o passageiro que usa mais uber, que tá a mais tempo na plataforma então consequentemente é um passageiro que te oferece menos perigo pq ele já é acostumado a usar a plataforma, tudo isso é um peso. Então é importante a avaliação tanto do ponto de vista de segurança quanto financeiro que aí você pega corridas melhores, pega os passageiros vip também, entendeu?

Aqui, a interlocutora destaca que não atende passageiros que possam se adequar a perfis sociais considerados por ela como de risco, o que acaba por evidenciar como a experiência de precariedade (sobretudo quando dinamizada pelos fatores de gênero) leva a exclusão dos serviços da Uber de certos perfis de passageiros na plataforma. Ademais, o último trecho demonstra a capacidade de Rebeka em transformar as informações em circulação pela infraestrutura do aplicativo em determinadas categorizações (maior tempo como usuário = passageiro mais seguro, menor tempo de uso = passageiro de risco) que, em sua experiência específica, se traduzem em saberes que a protegem dos riscos potenciais de ser “uma motoristas mulher”.

Além de potenciais perfis de risco, Rebeka cita seu receio com “regiões malasmbradas”. De fato, sua justificativa para utilizar apenas a Uber em comparação a outros aplicativos de corrida é reveladora:

O aplicativo da Uber é mais seguro. É o pessoal que já usa há muito tempo. Nos outros, o processo de cadastramento não é seguro. Além disso, querendo ou não, tem a questão das regiões. O pessoal da periferia usa mais os outros aplicativos do que o da Uber. E os assaltos também são mais nos outros aplicativos do que no da uber

No entanto, mesmo utilizando a Uber por considerá-lo mais seguro, Rebeka destaca que se sente mais confortável ao utilizar a funcionalidade do aplicativo que permite aceitar preferencialmente corridas com mulheres:

Por eu ser mulher e solicitar isso, noventa por cento das minhas corridas eram mulheres ou mulheres que solicitavam para seus maridos ou filhos ou, em fim, um pessoa muito próxima, sabe? E isso tudo traz mais segurança pra gente

Estes relatos evidenciam como a infraestrutura dos aplicativos concentra relações de força próprias de metrópoles capitalistas marcadas por desigualdades territoriais. Isso se explica pela relação entre temporalidade de uso do aplicativo e como isto enseja certa dimensão subjetiva das infraestruturas, uma vez que um maior tempo de uso do aplicativo é interpretado pela interlocutora como a expressão de uma infraestrutura confiável, dotada de um suporte técnico capaz de afastá-la de situações de risco. Tal confiabilidade, por sua vez, é vista por Rebeka como um elemento não tão comum de ser experienciado a partir da periferia, o que a faz distanciar-se desses locais. Aqui, emerge de seu relato uma forma específica de desigualdade urbana que se expressa na forma com a qual Rebeka apreende subjetivamente uma dimensão técnica da infraestrutura e de como tal subjetivação a mantém distante das áreas periféricas da cidade.

### 5.3 TRABALHO REPRODUTIVO COMO MOTOR DA PRECARIIDADE

A dinâmica operacional dos aplicativos, além de concentrar a sobrecarga do trabalho reprodutivo e expressá-las em formas singulares de conectar Rebeka através da cidade, também abriu caminho a mim para explorar certos temas. Nesse sentido, ao demonstrar como seus filhos influenciavam em sua dinâmica de circulação, vi a possibilidade de realizar questionamentos sobre como era a relação de Rebeka com os mesmos, seus cuidados, além de como foi a rotina com eles durante a pandemia. Dentre os relatos, alguns versavam sobre o período mais rígido da quarentena, vivido na casa de seu pai em Caruaru ainda em 2020, local onde, segundo ela, seus filhos estariam protegidos do vírus, e ao mesmo tempo com espaço para brincarem com algum nível de liberdade, algo limitado pelo tamanho de seu apartamento em Candeias. Em outros, ela me relatava sobre os pais de seus dois filhos, fruto de dois

relacionamentos distintos. Um deles presente na criação, embora não morasse com Rebeke e seus filhos, e o outro “nunca se importou”, como ela mesma diz:

O pai do segundo ele nunca se importou e nunca nem procurou o filho e tal. A pensão é ajuizada, né? Porque logo no início eu já fui pra justiça, já fui pra acordo público, então ele nunca procurou o filho e tal.

Aliado às suas viagens como motorista, é justamente a pensão paga pelos pais de seus filhos que compõem o orçamento responsável por arcar com as despesas de casa. Quando ambos não são suficientes, é a relação solidária que Rebeke tem com seu pai e sua mãe que ajuda nas despesas:

A gente divide as coisas em casa. Assim, a gente já tinha essa educação, né? A gente sempre dividiu as coisas em casa. Quando eu morava com ele, na época que eles estavam casados sempre foi tudo muito dividido. É muito da educação mesmo que a gente tem. Quando ficou de maior e pagavam suas contas, tinha que ajudar em casa. É um processo nosso, assim. Então a gente se ajuda nas despesas e tal.

Para além de uma ajuda financeira, o apoio também se faz presente na esfera do cuidado. Ao relatar sobre o processo depressivo de seu pai, que se aprofundou durante a pandemia, este ponto fica latente:

Meu pai acabou que veio morar comigo na pandemia porque ele morava só, aí entrou num quadro depressivo e aí eu chamei ele pra vir morar comigo, porque quando fica idoso a gente tem que meio que assumir essas situações.

Além de serem expressas pela maneira com a qual Rebeke interage com o aplicativo, as relações de cuidado e as redes de apoio que tanto suportam quanto são suportadas por ela são fundamentais para que sua rotina enquanto motorista seja compreendida para além do tempo em que ela circula pela cidade em seu automóvel. Assim, se por um lado são essas redes que às vezes a fazem perder viagens enquanto circula, por outro, são as mesmas que podem dar suporte em um momento de dificuldade financeira. Por causa disso, as obrigações que emergem com a esfera do cuidado aos quais Rebeke precisa ‘assumir’ não podem ser ignoradas de uma análise das próprias infraestruturas, com o risco de tornar a experiência concreta dos sujeitos a que ela interpela algo meramente auxiliar na análise. De fato, o nível de cansaço a que uma motorista como Rebeke acumula, precisando assumir certas tarefas na esfera do cuidado, seja no que diz respeito ao cuidado de dois filhos sem a presença de um companheiro, ou até mesmo, ao precisar dedicar atenção ao seu pai depois que este adquire uma doença na qual a presença e o cuidado daqueles ao redor é um dos fatores centrais para recuperação, certamente não guarda simetria ao cotidiano de um motorista como Thiago, por exemplo. Embora este esteja sujeito a toda forma de precariedades imanentes à condição submetida pela Uber aos seus motoristas, essa exploração não vem acompanhada daquelas

responsabilidades presentes no cotidiano dos sujeitos que assumiram historicamente o trabalho reprodutivo, destinado às tarefas domésticas e aos trabalhos de atenção e cuidado. Para elas, é o trabalho reprodutivo que dá movimento à precariedade.

Em sua obra, Silvia Federici tenta justamente revelar como essas redes de apoio têm papel central para a valorização do capital, mesmo que passem por sucessivos processos de silenciamento. Nesse sentido, Federici (2018; 2021) tenta desvendar as razões históricas e políticas que fizeram tanto Karl Marx quanto o movimento operário da Inglaterra do século XIX ter omitido o trabalho que garantia aos trabalhadores homens chegarem às fábricas com energia corpórea suficiente para passar pelas longas rotinas de trabalho insalubre. A autora busca compreender este apagamento pela não adequação do trabalho reprodutivo à dinâmica de exploração central para o modo de produção capitalista, na qual o burguês expropria do proletário aquilo que para aquele representa seu lucro, e para este expressa sua alienação, a mais-valia (MARX, 2013). Desse modo, o proletário trabalha o tempo necessário para receber em salário aquilo que necessita para se reproduzir enquanto trabalhador (pagar aluguel, alimentação, vestimentas) mais uma adicional que seria expropriado pelo seu patrão, a chamada mais-valia. Como o trabalho das mulheres no espaço de casa (que vai desde de tarefas domésticas como manter a casa limpa e preparar a alimentação diária dos trabalhadores, até tarefas de cuidado quando filhos e maridos ficam doentes e não conseguem produzir) não passava pela relação anteriormente descrita, ela não mereceria atenção equivalente ao que Marx chamava de trabalho produtivo, este sim responsável por produzir o mais valor.

O que Federici nos mostra é que este trabalho é tão “produtivo” quanto aquele feito pelos homens nas fábricas, a ponto dos próprios estados nacionais investirem em políticas para tirar as mulheres das fábricas e levá-las para o espaço das casas, já que isso seria fundamental para que os homens tivessem o tempo em casa para descansar e se recuperar para o dia seguinte de labor (FEDERICI, 2021). Com isso, a burguesia também poupava o pagamento de salário para as mulheres, já que estas não tinham seu esforço de cuidado tido como algo fundamental para a produção de valor, embora fornecessem o combustível para que a principal mercadoria do capitalismo funcionasse, a força de trabalho.

Entre as ruas esfumaçadas das cidades industriais da Inglaterra do século XIX e os trânsitos intermináveis da região metropolitana do Recife está o capitalismo neoliberal e a forma como ele alterou a sociabilidade do trabalho. Aqui, as rotinas dos/das trabalhadores/as

passam a ser mais imprevisíveis do aqueles da revolução industrial, bem como mais incerto o que seria ou não considerado como tempo de descanso, refeição e chegada ou saída do trabalho. Nesse sentido, a naturalização dos trabalhos relacionados ao cuidado, e a consideração de que as mulheres o fariam por supostas predisposições biológicas ou por afetos imanes a sua suposta feminilidade (FEDERICI, 2018) ganharam uma forma específica de ser com a emergência do neoliberalismo. Assim, subjetividades baseadas em um controle rigoroso e flexível de si (DARDOT & LAVAL, 2016), aptas a assimilar permanentes mudanças comportamentais exigidas pelos modelos sempre cambiantes de gestão e controle do labor acabam condicionando a forma com a qual as mulheres irão responder às responsabilidades do trabalho reprodutivo. A partir dos relatos de Rebeka é possível verificar um pouco desse condicionamento quando ela descreve sua rotina enquanto motorista e mãe solo:

O que é que eu fazia: meu filho estudava de manhã e o outro era da creche. Então eu saía de manhã e deixava os dois, um na creche e outro na escola e ia rodar. Quando dava onze horas eu parava onde eu estivesse pra ir buscar meu filho mais velho e deixar ele com alguém. Ou com meu pai, ou com minha mãe ou com minha irmã, ou com minha tia. Quem eu conseguisse naquele dia. Deixava ele e ia rodar de novo e parava umas 15:30 pra pegar o meu filho mais novo na creche, ia pegar o mais velho e ia pra casa.

A possibilidade de Rebeka escolher os horários que vai parar de rodar para pegar seus filhos é fruto das mudanças produzidas pelo neoliberalismo, que permitiram com que as trabalhadoras organizassem seu cotidiano sem responder a uma estrutura hierárquica bem definida. Se isso é visto como uma forma de estimular os trabalhadores a desenvolver uma forma específica de governar a si próprio (ibid, 2016) como faz referência Thiago ao dizer que não “recebe ordem de ninguém”, para Rebeka a flexibilidade aparece, pelos menos nesse relato específico, como possibilidade de atender as responsabilidades do trabalho reprodutivo.

#### 5.4 “QUE LOCAL DO IBURA?”: AS VICISSITUDES DE UM PASSAGEIRO DA PERIFERIA

A quinze quilômetros de Candeias, um outro actante me relatava problemas semelhantes daqueles apontados por Rebeka quando mencionava os percalços para conseguir realizar suas viagens. Este último é Roger, passageiro da Uber desde de 2016 e morador do Ibura de Baixo, bairro da periferia do Recife. Roger é meu amigo pessoal desde 2019, quando o conheci a partir de um grupo de amigos em comum. Em nossas saídas, Roger frequentemente mencionava a dificuldade em chegar nos locais em que nosso grupo se reunia, já que estes geralmente situavam-se na zona norte de Recife enquanto sua residência ficava no

bairro Ibura à 12.5 km do bairro da Jaqueira (local em que boa parte de nossas saídas aconteciam). Neste sentido, Roger, assim que chegava em nossos ‘rolês’ ou pouco antes de voltar para casa, frequentemente mencionava os altos valores e as dificuldades que eram para pedir um Uber de sua casa, já que os motoristas poderiam demorar até 30;40 minutos para aceitar uma viagem que saísse do local onde mora. Na hora da volta, a dificuldade era a mesma, o que o fazia, quando as dificuldades para achar um motorista que respondesse às suas solicitações de viagens persistiam, dormir na casa daquele amigo que estava sendo o anfitrião no dia de nossas saídas. Quando aconteciam, tais relatos apareciam a mim como a expressão da vulnerabilidade à falha desta específica infraestrutura. Isso porque, a utilização feita por mim do aplicativo Uber era um recurso utilizado sem maiores reflexões para chegar em nossos rolês, graças ao reduzido valor que precisava pagar por viagem (minha casa ficava a três km do bairro que utilizo aqui como referencial de nossas saídas), bem como pela ampla oferta de motoristas dispostos a aceitar as minhas solicitações de viagens.

Seus relatos trazem considerações relevantes sobre como é a experiência de utilizar o aplicativo para sair e chegar da região onde mora, seja para se locomover até a universidade (localizada na zona oeste de Recife), seja para ir para a casa de seus amigos que, como afirma, moram, em sua maioria, na zona norte da cidade. Seja por motoristas que não aceitam as viagens direcionadas para seu bairro, seja por altas cobranças por viagem solicitada ou demoras para conseguir um motorista que aceite as viagens para seu bairro, seus relatos evidenciam qual experiência com os aplicativos emerge de mobilidades que atravessam a periferia:

Sempre demora pra chegar. Demora uns 15, 20 min, só pra chegar aqui. Mas isso não é nem um problema porque eles vem, né? O problema mesmo é quando eu to voltando. Porque normalmente, se eu não for dormir na casa de alguém (que é o ideal quando eu saio de casa, porque é bem longe), eu normalmente pego o Uber pra voltar e ele cancela três, quatro vezes. Além disso, alguns perguntam, “que local do Ibura?”. Aí eu falo “Ibura de baixo”, que é o mais tranquilo, aí eles falam “tá certo”. Mas ainda sim tem uns que cancelam

Mais adiante, Roger explica que a preferência dos motoristas pelo Ibura de baixo se explica pela maior presença de mercados, lojas e condomínios, enquanto no Ibura de cima “é mais uma comunidade”, o que, segundo o interlocutor, geraria mais temor dos motoristas. Além disso, Roger explica que a demora para conseguir um motorista que aceite suas solicitações de viagens diz respeito a ausência de motoristas que estejam circulando em seu bairro, o que leva à uma maior demora para estes se deslocarem de outros bairros até o seu:

Geralmente quando eles vêm, eles estão vindo deixar alguém aqui, o que acontece muito. Ou quando eles pegam o pedido eles vão na avenida, ipsep por ali. Aí eles vem pra cá. Mas pelas redondezas realmente raras as vezes eu encontro quem circula aqui. Quando eu encontro é porque mora aqui.

## 5.5 UM ROLÊ PELO IBURA

Pude compartilhar algumas dessas dificuldades com Roger quando dei carona a ele depois de um de nossos rolês. De fato, ao final de uma de nossas saídas, o roteiro para o interlocutor conseguir voltar para casa parecia se repetir: longos minutos até conseguir um motorista que aceitasse sua solicitação de viagem, o que sempre vinha acompanhado de valores sugeridos responsáveis por acabar com o alívio de ter finalmente conseguido um motorista disposto a percorrer o longo e às vezes “mal assombrado” trajeto de 15 Km até sua casa. Estas aspas são de Rebecka quando relatava os afetos que circundavam a escolha de que tipo de viagem ela iria aceitar, mas vieram à minha cabeça um pouco antes de chegar ao Ibura de baixo, quando me dispus a levar Roger do bairro onde estávamos (Rosa e Silva) até sua residência. De fato, frequentemente eu me colocava apto a dar caronas a meus colegas, uma vez que o costume de tomar algumas cervejas nos fins (e às vezes meios) de semana tinha sido progressivamente deixado para trás por mim, já que o álcool se mostrou um fator de agudização de meu processo depressivo. Por isso, frequentemente estava livre para ir de carro para esses rolês e, por isso, apto a ser o ‘amigo da vez’, que com o tempo acabou por se tornar o amigo da(s) veze(s).

Levá-los, no entanto, não era um martírio. Isso porque boa parte deles moravam em bairros próximos aos da média de nossos rolês, ou, até mesmo, perto de minha casa, o que facilitava a dinâmica das caronas. Na noite em que faço aqui referência, decidi romper esta dinâmica e alterar o circuito ao qual estava acostumado, para levar Roger.

Não sei se por uma necessidade inconsciente de retribuir à sua participação em minha pesquisa ou por um momento de solidarização a uma dificuldade que via frequentemente se repetir, vejo agora que o ímpeto ao qual parecia motivar a oferta de levar Roger foi rapidamente dissipada pelas dificuldades iminentes a peregrinação que tive que fazer para concretizar a oferta. Assim que entramos no carro e coloquei seu endereço no aplicativo de georreferenciamento Google Maps, a primeira dessas dificuldades apareceu: o período de 30 minutos necessários até chegar a sua casa. Considerando que seu destino estava fora da rota para minha residência, isso significava que eu precisaria percorrer mais trinta minutos para voltar de sua casa até a minha. Este parecia ser apenas o primeiro dos desafios. Além dele, eu precisaria percorrer por bairros desconhecidos e mal iluminados que faziam-me desconfiar se

aquela rota sugerida pelo Maps, aparentemente a mais rápida, não iria me levar para potenciais situações perigosas. Por boa parte do caminho, formei meu conhecimento daquele percurso tentando me situar por entre tais riscos. Desse modo, se via uma rua mal iluminada, pisava fundo no acelerador, ou, ainda, se enxergava um caminho com mais pessoas na rua, desviava do trajeto inicialmente sugerido pelo Maps para acessar o referido caminho.

Para utilizar Ingold (2011), a peregrinação através da qual pude sentir a textilidade dos terrenos e das ruas, bem como a intensidade da iluminação e de como ela parece trilhar meu caminho da Rose e Silva até o Ibura, me diziam muito mais sobre o percurso semanalmente feito por Roger do que as informações que eram dispostas a mim por aquele aplicativo de georreferenciamento. Nesse sentido, embora ele fosse fundamental para me levar até o Ibura, suas informações, separadas da peregrinação, pouco me diziam sobre as especificidades dos caminhos que precisei percorrer. De fato, a própria atuação do Maps foi o resultado de sua relação com meu processo de peregrinação. Assim, mesmo o aplicativo não me fornecendo informações que só podem ser formadas pelo ato de andar com os pés na rua (INGOLD, 2011), ou, para fazer uma adaptação da terminologia ingoldiana, andar com as rodas nas ruas, ele parecia saber traduzir a imprevisibilidade da minha peregrinação pelos terrenos íngremes e mal iluminados em adequações operacionais expressas, por exemplo, na sugestão de uma nova rota à medida que percebia meus desvios daquelas inicialmente dispostas.

No entanto, o Maps não tinha a capacidade de fornecer informações com o grau de exatidão de um peregrino que atravessa aquelas mesmas ruas todos os dias há mais de vinte anos, como foi quando Roger me recomendou a entrada uma rua antes daquela que o Maps tinha sugerido para chegar na rua em que mora. Para ele, além da entrada da rua sugerida pelo aplicativo estar em reforma, a anterior era ainda “um pouco mais discreta”, o que, considerando a hora que voltávamos do rolê, era “algo sempre bom”.

Para além disso, essa carona, que se tornou uma situação etnográfica ao longo do processo de escrita desse trabalho, acabou, nos termos de Roy Wagner (2017), por inventar minha própria posição enquanto motorista. Para Wagner, o/a antropólogo/a ao inventar a cultura que ele pensa estudar, acaba por ter a sua própria cultura inventada por aqueles previamente inventados. Nesse processo, tanto a antropologia quanto a atuação do antropólogo/a deixam de ser um bolha intocável para se tornarem algo reversamente atingido

pelo choque cultural, de modo que as próprias relações e categorias mobilizados pelo antropólogo passam por um processo de criação dialético.

De certa forma, tal dinâmica ocorreu através de minha experiência com Thiago, bem como do ato de torná-la um relato. Assim, se já tinha passado por situações semelhantes ao percorrer por áreas consideradas subjetivamente por mim como de risco, foi pelo fato de tê-las tornado aqui um relato etnográfico que pude enxergá-la menos como uma experiência previamente dada do que como uma atuação influenciada por uma série de saberes que, em relação mútua, formam o que eu mesmo enxergo como sendo uma área de risco, e dos afetos que essas percepções vêm acompanhadas. Neste sentido, meu esforço etnográfico de inventar Roger enquanto passageiro, definido por mim dessa forma pela sua relação específica com o aplicativo de corrida, acabou por inventar os próprios saberes que me constituem como motorista naquela situação específica. Assim, com o intuito de conceber essas experiências como um texto escrito, precisei aqui buscar compreender o que motivava as escolhas responsáveis por me fazer desviar de certas ruas e de como essas escolhas eram baseadas tanto em minha experiência pregressa enquanto motorista circulando por Recife quanto pelas histórias que escutava de outros motoristas acerca dos potenciais riscos de circular por aquela região. Um desses relatos, dado por um outro interlocutor que acabou tendo suas experiências excluídas dessa dissertação, me vinha recorrentemente a memória como uma espécie de assombração enquanto eu trafegava pelas ruas que iriam me levar até o Ibura. Este último me relatou um pedido que recebeu de uma passageira, também moradora do Ibura de baixo, nos minutos iniciais de uma viagem destinada à sua residência: baixar os vidros do carro para abrir o campo de visão do motoqueiro que já os acompanhava há pouco mais de quinhentos metros, o que, para sua passageira, era uma atitude fundamental se quisessem evitar uma abordagem violenta.

No entanto, os receios vindos de relatos como este iam sendo quase que totalmente controlados pelas sucessivas dicas que Roger ia me fornecendo ao longo do percurso, que pareciam a mim como a expressão de sua capacidade de circular por aquela região. De fato, sua experiência de peregrino aparecia cada vez mais como um fator de segurança para um motorista com pouca experiência de se movimentar naquela área, como foi meu caso quando o atual relato foi vivido. Neste sentido, a experiência com Roger mostrou que, assim como os relatos fornecidos pelos demais motoristas (e passageiros) envolvidos nessa dissertação, minhas percepções sobre a cidade também são resultado de uma gênese específica através dos quais processos subjetivos sobre o que é um bairro perigoso são acionados.

## 5.6 NA ENCRUZILHADA DA INVENÇÃO: O QUE É UMA ÁREA DE RISCO?

Em minhas conversas por Meet com Rebeka tentei explorar esses pontos, de modo a tentar entender o porquê ela considerar determinada área como sendo de risco. Aqui, ela preferia dar mais ênfase a situações específicas de risco do que definir certos bairros enquanto perigosos, mesmo que tenha feito uma relação curiosa quando respondia minha pergunta sobre violência e riscos de trafegar por Recife: “eu não tinha problema nenhum de ir pra qualquer comunidade, sem nenhum problema mas às vezes quando eu via que poderia ser perigoso pra mim aí eu cancelava algumas viagens, sabe? Não pela comunidade mas pela situação”.

Compreendendo minha pergunta sobre situações perigosas a partir de suas vivências em comunidades, Rebeka também parece fazer algumas das associações feitas por mim quando dei carona a Roger como, por exemplo, a ideia de que uma rua vazia significaria uma maior probabilidade de assalto. Em sua experiência, no entanto, este aspecto é dinamizado pela maneira através da qual o aplicativo a conduz pela cidade:

Já aconteceu de uma vez na mustardinha... eu vou muito ali pra mustardinha sem problema nenhum mas uma vez um passageiro me solicitou, eu não tinha visto, ele era um passageiro de cinco viagens. Aí eu aceitei, entrei numa rua, inclusive era uma rua próxima de uma amiga minha. Ela morava umas três ruas depois. Aí beleza, eu entrei na rua, conhecia a área. A rua super larga. Mas aí pediu pra eu entrar a esquerda, só que tipo se eu entrasse naquela rua, eu não tinha como fazer uma volta. Eu tinha que entrar de ré e sair de ré porque era muito estreita e até o retrovisor poderia bater em uma das casas. Aí eu pensei, porque o passageiro não tá aqui na esquina? Aí eu já fiquei preocupada porque ele não aparecia, eu olhava pra rua e não via ninguém, eu falava pelo chat e não respondia, aí eu fiquei assim com um pouco de medo. Aí eu cancelei a viagem e fui embora. Eu não sabia o que me esperava mais na frente.

Embora estivesse em dúvidas sobre o caminho a trilhar, eu sabia que o espaço interno de meu carro estava sendo compartilhado com alguém que tinha minha confiança, tanto por já ser conhecido por mim quanto por ter conhecimentos específicos sobre o caminho que estávamos trilhando. Como indica o relato acima, não parecia acontecer o mesmo com Rebeka. Esta, na situação relatada, foi sendo progressivamente levada a uma situação de risco pelo aplicativo. De fato, embora ela tivesse, ao contrário de mim, conhecimentos sobre o bairro que sediava a situação de risco, estes pareciam ter cada vez menos potencial de protegê-la dos fatores de perigo, que pareciam se expandir quanto mais próximo Rebeka se aproximasse do destino final de sua viagem. Assim, como Rebeka afirma, ela poderia,

influenciada pela quantidade limitante de informações presentes no aplicativo, estar levando a si própria a compartilhar o ambiente interno de seu automóvel com alguém que poderia colocá-la em uma situação de risco, algo que, a despeito dos receios que tive até chegar no Ibura, nunca foi uma questão para mim durante aquele trajeto. Nesse sentido, enquanto meu caminho era compartilhado pela confiança de um humano como Roger, o de Rebeka era mediado pela dúvida de que tipo de conexão com a cidade o não-humano que residia no painel de seu carro iria fazer. Aqui, ter a dúvida permanente sobre “o que a espera mais a frente” é o eixo central através do qual orbitam os temores de Rebeka.

### 5.7 REUNIR O QUE ESTÁ DISPERSO, DISPERSAR O QUE ESTÁ UNIDO

Neste capítulo, busquei reunir atores sem relação aparente entre si, mas que foram integrados por uma cadeia entrelaçada de fatores institucionais, pessoais, afetivos e organizativos que os ligam a mim. Formulando tais conexões parciais (CESARINO, 2014) enquanto possibilidade de contrapor distintas experiências subjetivas com os aplicativos de corridas, pude visualizar tanto as percepções de meus interlocutores sobre a cidade quanto as minhas próprias, enquanto o resultado de sucessivas dinâmicas de invenção, possíveis não apenas pela minha interação com cada um dos interlocutores separadamente mas, sobretudo, pelo meu ato de reuni-las no processo de textualização de suas experiências.

Isso foi possível por uma das principais potencialidades da etnografia: integrar e desintegrar estrategicamente nossos interlocutores de seus lugares, de acordo com objetivos de pesquisa específicos. Graças a isso (e uma série de dificuldades em construir outras interlocuções), pude deslocar Roger de sua rota familiar que vai do Ibura à Rose e Silva para introduzi-lo a Rebeka, seus filhos e sua forma específica de exploração, dinamizada pelas obrigações com o trabalho reprodutivo. Ou ainda, fui capaz de tirar os receios que orbitavam o interior do carro que eu estava com Roger quando o dei carona, para levá-lo até a rua sem saída, responsável por Rebeka cancelar determinada corrida. Neste sentido, a etnografia foi aqui responsável por tirar actantes (LATOUR, 2012) específicos de seus habitats naturais para levá-los a atmosferas estranhas aos quais, justamente por esta estranheza, tiveram a capacidade de relevar as assimetrias informacionais e as contradições dos aplicativos de corrida.

Desse modo, a etnografia aparece aqui como o resultado da dialética entre reunião e dispersão. Assim, se o meu sentimento de receio em seguir até o Ibura recebia o conforto de um peregrino que tinha amplos saberes sobre aquele caminho, ao associá-lo à rua vazia em

que Rebeka chega para pegar seu passageiro, aquele sentimento adentra um novo espaço, agora estranho e posicionado desconfortavelmente no campo. Neste sentido, ao sair de seu lugar (dispersão) e chegar a outro (reunião), o sentimento de receio com o Ibura pode ganhar o status de invenção (WAGNER, 2017), e me atingir reversamente.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS: A CONTROVÉRSIA DA PRECARIIDADE

Nesta dissertação busquei fornecer uma abordagem etnográfica capaz de acompanhar um grupo de trabalhadores que possuem rotinas de trabalho extenuantes, que acabam por condicionar o tipo de interlocução que tive com eles. Para viabilizar tal interlocução, mobilizei distintas ferramentas de pesquisa com o intuito de evidenciar a forma específica com a qual esses interlocutores tem sua presença distribuída por uma série de espaços, sendo algumas de minhas experiências pessoais e político-organizativa aquilo que me dá subsídio para integrar (contraditoriamente) esses distintos espaços em uma mesma narrativa etnográfica. Desse modo, compreendi motoristas e passageiros a partir das associações instáveis que estabelecem com aplicativos de corrida, Instagram, WhatsApp, antropólogo, bairros, ruas, obrigações com trabalho reprodutivo, parlamentares, manifestações, estradas e pistas. Aqui, foram justamente as contingências de campo que me fizeram seguir certas associações em favor de outras. Neste sentido, se, no capítulo cinco, tive a possibilidade de associar motoristas e passageiros do bairro Ibura, foi justamente por uma dificuldade de interlocução que, nesse momento, o eixo de minha pesquisa foi alterado para àquelas experiências pessoais que me permitiram relacionar um desses passageiros com uma motorista mulher, que circula por Candeias. Ou, ainda, no capítulo quatro, foi uma decepção política que me fez desistir de uma possível metodologia colaborativa, que me permitiria associar o presidente da principal associação de motoristas de Pernambuco com um vereador próximo ao antropólogo que conduziu essa pesquisa, para me levar até uma perambulação virtual no Instagram de um de meus interlocutores.

Além dessas contingências, outro aspecto que me mostrou possíveis caminhos para seguir associações foram os temas mobilizados pelos motoristas e passageiros quando respondiam as perguntas feitas por mim. Neste sentido, se durante minha entrevista com Thiago ele me falava dos incentivos que a Uber dá para o motoristas permanecerem conectados, procurei rastrear, em seu Instagram, os posts que tocavam neste específico tema, no sentido de evidenciar como ele é tensionado pela gama de outros motoristas que interagem em sua página. O mesmo aconteceu quando, no capítulo cinco, Rebeka demonstrava as nuances que perpassam seu processo de definir qual região da cidade é perigosa. Aqui, tentei mobilizar minha experiência dando carona para Thiago, bem como meus receios em levá-lo até lá, para inventar minha posição enquanto motorista e, com isso, enxergar as considerações de Rebeka também como uma invenção.

Ademais, perceber os temas que são mobilizados (ou não) pelas/os motoristas ajuda a compreender as infraestruturas enquanto algo que se materializa a partir de específicos marcadores sociais. Neste sentido, enquanto Rebeka em todo nosso diálogo cita como as responsabilidades com o trabalho reprodutivo interferem em sua circulação como motorista, Thiago, em seu Instagram, bem como em nossos diálogos, não faz postagens que dialoguem com as dificuldades específicas de motoristas que sejam mulheres. De fato, seus posts parecem mobilizar questões que atravessam indistintamente todas/os as/os motoristas, o que vem acompanhado de comentários também feitos majoritariamente por homens. Aqui, o silenciamento do trabalho reprodutivo enfatizado por Federici se estende à principal associação de motoristas do Estado de Pernambuco.

Ademais, pude perceber o modo dinâmico com o qual esses motoristas apreendem sua própria condição enquanto trabalhadores, ou, como afirma Thiago, enquanto “colaboradores”. Neste sentido, a racionalidade neoliberal não se expressa uniformemente entre os motoristas mas se dinamiza, do ponto de vista etnográfico, pela rotina singular de cada um deles e de seus respectivos projetos de vida, às vezes sendo reconhecida enquanto sintoma de exploração, às vezes emergindo enquanto possibilidade deles se emanciparem de formas de trabalho mais rígidas. Desse modo, a infraestrutura e seu regime específico de distribuição e acesso a certas informações, condiciona a tendência do motorista flutuar entre uma percepção e outra.

## 6.1 A PRECARIEDADE EM MOVIMENTO

Nas linhas que me restam desta dissertação gostaria de fazer alguns apontamentos acerca de um termo que perpassa esta dissertação de diversas formas, a saber *precarização*. Desse modo, através das experiências que tive com os motoristas e os espaços presenciais e virtuais que estes habitam, sugiro que mais do que um termo utilizado para descrever precisamente um fenômeno social dotado de tais ou quais características, *precariedade* pode ser utilizada para descrever certo laço social que interliga, por um lado, os interlocutores uns aos outros e, por outro, os interlocutores ao próprio pesquisador. De fato, a prática etnográfica precária a que me referi algumas vezes até aqui diz respeito à possibilidade que a dimensão vulnerável dos seres humanos têm de revelar certos pontos nevrálgicos da vida social, através da qual o pesquisador pode situar a si próprio nos variados fragmentos do campo.

### 6.1.1 A precariedade na sociologia do trabalho

O termo precariedade é frequentemente utilizado para descrever fenômenos diversos. Em seu uso mais frequente desde que o neoliberalismo se sustentou enquanto modelo de acumulação hegemônico a partir dos anos 1980 no mundo, precariedade começou a ser utilizado como categoria capaz de descrever as modalidades de relações laborais que emergiram a partir da chamada era da acumulação flexível. Aqui, empresas que tem sua produção distribuída ao longo de todo o globo - mas com seus centros de comando localizados nos países centrais do capitalismo - administram seus trabalhadores sob a instabilidade dos contratos intermitentes, o que, com o argumento de corte de custos e necessária flexibilidade para atender à demandas sempre mutáveis, impõe aos trabalhadores igual flexibilidade para atender a rotinas que não podem ser mais previstas. De fato, para se manter ativo no mercado de trabalho, o trabalhador - compreendido por autores como Antunes (2018) e Braga (2013) como precariados - precisa estar acostumado a se adaptar a novos modos de controle e gerência do trabalho, que são permanentemente introduzidos aos locais de trabalho.

Aliado a isso, para certa literatura (BRAGA, 2017; STANDING, 2013), um outro ponto que ajudaria a conceituar os/as trabalhadoras/es precários seria a mobilização por projetos políticos autoritários. De fato, como o precariado não estaria mais envolvido a espaços de classe tradicionais (como os sindicatos), onde tanto uma certa compreensão de mundo quanto complexos processos de reconhecimento são construídos e compartilhados pelos trabalhadores, essa classe perigosa (STANDING, 2013) seria facilmente seduzida por soluções de caráter populista. Aqui, o enfrentamento ao sistema político vigente aparece como solução para algumas das angústias de indivíduos que vivem sob o signo da flexibilidade.

No entanto, os usos do termo precariedade - também utilizado para descrever a condição de vida dos trabalhadores precários (STANDING, 2013; BRAGA, 2013; 2017) - frequentemente vêm à tona para descrever outras épocas que não às dos anos neoliberais. Nesse sentido, Braga (2013) utiliza este termo para descrever a realidade daqueles trabalhadores emigrados do nordeste, e que em grandes capitais como São Paulo irão servir como mão de obra barata para sustentar a produtividade das grandes indústrias do Brasil durante a década de 1930 até 1960. Responsáveis por ocuparem as regiões periféricas dos grandes centros urbanos, já que seus baixos salários reservam a eles as piores condições de habitação e saneamento, estes trabalhadores, assim como os de telemarketing do século XXI

igualmente abordados por Braga, também recebem a alcunha de trabalhadores precarizados. Aqui, formas distintas de organização da produção, que permitem a emergência de subjetividades díspares (uma marcada pelos atos repetitivos do modelo fordista, e a outra pela flexibilidade imanente ao neoliberalismo) são igualmente definidas por parte da literatura enquanto expressão da precarização (ibid, 2013; ANTUNES, 2018 ).

Autoras como Abílio (2019) buscaram dar uma precisão maior para este termo ao dar ênfase nas modalidades de administração dos trabalhadores pelas grandes empresas. Neste sentido, para falar dos trabalhadores de aplicativo, Abílio (2019) cita que a forma com a qual os algoritmos dos aplicativos administram os movimentos dos trabalhadores através dos grandes centros urbanos expressa nada mais do que o aprofundamento de um tipo de controle próprio da fase neoliberal do capitalismo. Assim, autogerenciamento subordinado (ibid, 2018; 2019) é o termo mobilizado por Abílio para descrever a forma com a qual os trabalhadores lidam com o controle feito pelos algoritmos dos aplicativos de corrida, que ao implicar uma dinâmica de controle dispersa através de uma série de atores e circunstâncias, não pode se restringir nem a um lugar específico, nem as mesmas lógicas de controle e avaliação ao longo do tempo (na medida em que o que é considerado como uma viagem satisfatória varia de passageiro para passageiro). Para Abílio, tais dinâmicas de controle, embora radicalizadas pela dinamicidade das inteligências artificiais dos aplicativos, são as mesmas a que os trabalhadores precarizados das empresas que emergiram a partir do processo de globalização produtiva estão sujeitos.

Embora a caracterização de Abílio seja fundamental pela sua capacidade de identificar o que singulariza os trabalhadores de aplicativos perante outros trabalhadores que estão envolvidos por contextos flexíveis, ela talvez não dê maiores subsídios para uma compreensão mais rígida sobre o porquê a experiência social de um motorista de aplicativo é mais (ou menos) precária do que a de um trabalhador do setor de teleatendimento, ou um outro que trabalha como revendedora da Avon (ANTUNES, 2018). Ou ainda, caso queiramos considerar tanto motoristas de aplicativo quanto revendedoras da Avon enquanto trabalhadores/as precarizados/as, deveríamos questionar se uma categoria que descreve dinâmicas de labor tão distintas pode realmente servir enquanto categoria útil para compreender o atual mundo do trabalho.

## 6.2 AS VIDAS PRECÁRIAS DE MOTORISTAS, PASSAGEIROS E ANTROPÓLOGOS/AS

À luz das experiências etnográficas que descrevi ao longo desta dissertação e dos limites acerca dos usos da categoria ‘precariedade’, sugiro que seja possível olhar para este termo enquanto uma categoria associativa, que serviria menos como recurso através da qual o pesquisador poderia definir com precisão sociológica um tipo específico de fenômeno, do que como um operador político com capacidade de construir um horizonte comum entre sujeitos com demandas singulares. Ou seja, defenderia que precariedade poderia apontar para uma certa vulnerabilidade da experiência social que, embora atravessasse de maneiras distintas agrupamentos sociais diferentes, demonstra indistintamente que o outro pode vir a perecer, seja por uma bala de borracha vinda da polícia militar em um protesto de professores, seja por um acidente de carro causado pela desatenção no trânsito após um noite inteira levando passageiros em uma grande cidade. Baseio tal discussão sobretudo a partir das reflexões de Judith Butler (2022) acerca das dinâmicas de produção dos regimes de visibilidade através do qual certas mortes são sentidas e enlutadas, enquanto outras são omitidas. Butler dá ênfase em como a vulnerabilidade física aponta, de maneira incontornável, para o entrelaçamento que temos uns com os outros, e de que dependemos desse entrelaçamento para nos sustentarmos enquanto alguém que necessita de suporte material e simbólico:

Isso significa que somos constituídos politicamente em parte pela vulnerabilidade social dos nossos corpos - como um local de desejo e vulnerabilidade física, como um local de exposição pública ao mesmo tempo assertivo e desprotegido. A perda e a vulnerabilidade parecem se originar do fato de sermos corpos socialmente constituídos, apegados a outros, correndo o risco de perder tais ligações, expostos a outros, correndo o risco de violência por tal exposição (BUTLER, 2022, p. 40)

Nesse sentido, uma vida precária é justamente aquela marcada pela experiência da vulnerabilidade, definida pela ausência - e ao mesmo tempo busca - de condições materiais e simbólicas que sustentem uma vida como passível de ser vivida, bem como de ser reconhecida e sustentada por uma série de outras vidas. Assim, é seu entrelaçamento com essas outras que permite, por um lado, que ela seja sustentada, e, por outro, que ela seja sentida caso venha a perecer.

Tal debate na obra de Butler enseja uma discussão complexa sobre ética, geopolítica e imperialismo, sobretudo após o 11 de Setembro nos Estados Unidos (e as narrativas que autorizaram discursivamente a invasão ao Iraque e a outros países do Oriente Médio pelo exército estadunidense). No entanto, nos termos desta dissertação, tal discussão é fundamental

para compreendermos as redes construídas entre os interlocutores, e destes para com o pesquisador que escreve estas linhas. De fato, foram variadas formas de precariedade, ou seja, diversas formas de vulnerabilidade material e simbólica que permitiram que atores humanos (e não humanos) interagissem e dessem visibilidade uns aos outros. Assim, foi na busca de atender às vulnerabilidades materiais dos motoristas de aplicativo que Thiago utilizou de seu Instagram tanto para compartilhar descontos em mecânicos e oferecer assistência psicológica a outros motoristas parceiros, quanto para dar visibilidade às questões dos motoristas e, com isso, fazer suas vulnerabilidades e ausências serem sentidas por um público mais amplo. Do mesmo modo, foi minha própria vulnerabilidade psíquica que me fez entrar em certos espaços, responsáveis por me levar ao encontro de interlocutores como Rebeka, que por sua vez também depende de uma série de outros para responder a algumas de suas próprias vulnerabilidades, como é o caso de como ela recorre aos seus pais para que possa deixar seu filho em um lugar seguro enquanto circula pela cidade.

Por fim, creio ser possível multiplicar os sentidos do termo precariedade, para além de uma categoria mobilizada pelo sujeito/pesquisador para compreender da forma mais precisa o interlocutor/objeto. Assim, precariedade se tornaria uma ferramenta para identificar diversas formas de vulnerabilidade, bem como de que forma os atores se associam para lidar com tais vulnerabilidades na produção coletiva de um mundo comum.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila. **Uberização do trabalho: A subsunção real da viração**. Site Passapalavra/ Blog da Boitempo, 2017

\_\_\_\_\_. **Uberização e viração: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista**. Revista Margem esquerda, São Paulo, Brasil: Boitempo, n.31, pp. 54-61, 2018.

\_\_\_\_\_. **Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Revista Psicoperspectivas, vol.18, n.03, p. 41-51, 2019.

\_\_\_\_\_. **Plataforma digitais e uberização: Globalização de um sul administrado?** Contracampo, Niterói, v. 39, n.1, abr-jul/2020, pp. 12-26, 2020.

ALBERT, Bruce. **Ethnographic Situation' and Ethnic Movements: Notes on post-Malinowskian fieldwork**. Critique of Anthropology 17(1):53-65, 1997.

ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno. **“Cowboy anthropology”: nos limites da autoridade etnográfica**. Revista Enterrios, Santa Catarina, v. 1, n.1, 2018

ÁLVARES, Lucas Parreira. **Para uma crítica da razão antropológica (parte 1)**. Práxis Comunal, Belo Horizonte, v.1, n.1, p. 88-117 jan./dez. 2018.

ANDERSON, Kevin B. **Marx nas Margens: Nacionalismo, Etnia e Sociedades Não Ocidentais**. São Paulo: Boitempo, 2019.

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

APPEL, Hannah & ANAND, Nikhill; GUPTA, Akhil. 2018. **“Temporality, politics, and the promise of Infrastructure”** in The promise of Infrastructure. Westchester, United States: Duke University Press.

BOWKER, Geoffrey C; BAKER, Karen & MILLERAND, Florence; RIBES, David. 2010. **Toward information infrastructure studies: Ways of knowing in a networked environment**. J. Hunsinger et al. (eds.), International Handbook of Internet Research, 97 DOI 10.1007/978-1-4020-9789-8\_5, C Springer Science+Business Media B.V, 2010.

BOURGOIS, Philippe. **Confronting the ethics of ethnography: lessons from fieldwork in Central America**. In Decolonizing anthropology: moving further toward an anthropology for liberation. 2nd edition. Faye V. Harrison, ed, 1997

BRAGA, Ruy. **A política do precariado: Do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2013

\_\_\_\_\_. **A rebeldia do precariado: Trabalho e neoliberalismo no sul global**. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2017

BUTLER, Judith. **Vida precária: os poderes do luto e da violência**. Belo Horizonte: Autêntica, 2022.

CARVALHO, Laura. **Valsa Brasileira: Do boom ao caos econômico**. Rio de Janeiro, Brasil: Todavia, 2018.

\_\_\_\_\_. **Curto Circuito: O vírus e a volta do Estado**. Rio de Janeiro, Brasil: Todavia, 2020.

CESARINO, Letícia. **Antropologia multissituada e a questão escala: Reflexões com base no estudo da cooperação sul-sul brasileira**. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 20, n. 41, p. 19-50, jan./jun. 2014

DE FARIA, Louise Scoz Pasteur & KOPPER, Moisés. **Os rolezinhos e as metamorfoses do urbano no Brasil contemporâneo**. Anuário Antropológico, Brasília, UnB, 2017, v. 42, n. 2: 239-266, 2017.

FEDERICI, Silvia. **Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. São Paulo: Elefante, 2017.

\_\_\_\_\_. **O Ponto Zero da Revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista**. São Paulo: Elefante, 2018.

\_\_\_\_\_. **O patriarcado do salário: notas sobre Marx, gênero e feminismo (v.1)**. São Paulo: Boitempo, 2021.

GELL, Alfred. **Arte e Agência**. São Paulo: Ubu editora, 2018.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1989

GRAHAM, Stephen. **When Infrastructures Fail**. In GRAHAM, Stephen. *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. New York and London: Routledge Taylor & Francis Group, 2009

GRAHAM, Stephen; NIGEL, Thrift. **Out of order: Understanding repair and maintenance**. *Theory, Culture and Society* 24: 1–25, 2007

GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital**. São Paulo: Boitempo, 2020.

INGOLD, Tim. **Estar Vivo: Ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição**. Rio de Janeiro, Brasil: Vozes, 2011.

JUNGE, Benjamin; TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. **Subjetividades móveis: sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife**. *Novos estud. II CeBRAP II São Paulo II v39n01 II 103-123 II JAN.–ABR*, 2020

KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. **A queda do céu: Palavras de um xamã yanomami**. São Paulo: Companhia das letras, 2019.

LARKIN, Brian. **The politics and the poetics of infrastructure**. *Annu. Rev. Anthropol.* 2013.42:327-343, 2013.

LATOUR, Bruno. **Reagregando o social: uma introdução à Teoria do Ator Rede**. Salvador: EDUFBA, 2012.

\_\_\_\_\_. **Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica**. Tradução de Carlos Irineu da Costa. 1. Ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **O circuito: proposta de delimitação de categoria**. Ponto Urbe, n. 15, 2014, pp. 1-13, 2014.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril Cultural, 1984

MARX, Karl. **O Capital Vol 1 Crítica da Economia Política: O processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MILLER, Daniel; SLATER, Don. **Etnografia On e Off-line: Cibercafés em Trinidad**. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 10, n. 21, p. 41-65, jan./jun. 2004

NAKASHIMA, Edson Yukio; ALBUQUERQUE, Marcos Alexandre dos Santos. **A cultura política da visibilidade: Os Pankararu na cidade de São Paulo**. Est. Hist, Rio de Janeiro vol. 24, nº 47, p. 182-201, janeiro-junho de 2011.

NASCIMENTO, Abdias. **O genocídio do negro brasileiro: Processo de um Racismo Mascarado**. São Paulo: Perspectivas, 2016

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **O Trabalho do Antropólogo: Olhar, Ouvir, Escrever**. *Revista de Antropologia* 39, no. 1 (1996): 13–37.

PEIRANO, Mariza. **A Favor da Etnografia**. Anuário Antropológico/92. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1994

RAMOS, Alcida Rita. **Anthropologist as political actor: Between activism and suspicion**. *Journal of latin american anthropology* 4(2)-5(1):172-189, 2000

\_\_\_\_\_. **Do engajamento ao Desprendimento**. *Campos* 8(1):11-32, 2007

RAMOS, Guilherme. **Instagram não é mais apenas um App de fotos, diz chefe da rede social**. Techtudo, 2021. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2021/07/instagram-nao-e-mais-um-app-de-fotos-diz- chefe-da-rede-social.ghml>. Acesso em 04/07/2022

RIBEIRO, Djamila. **O que é lugar de fala?** Belo Horizonte: Letramento, 2017

ROSE, Nikolas. **Inventing Our Selves: Psychology, Power and Personhood**. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

RIFIOTIS, Theophilos. **Etnografia no Ciberespaço como “Repovoamento” e Explicação**. RBCS Vol. 31 nº 90 fevereiro/2016.

ROSENBLAT, Alex. **Uberland: How algorithms are rewriting the rules of work**. California: University of California Press, 2018.

ROSENBLAT, Alex & STARK, Luke. **Algorithmic Labor and information Asymmetries: A case study of Uber's drivers**. International Journal of Communication 10(2016), 3758–3784, 2016.

ROSENBLAT, Alex; BAROCAS, Solon; LEVY, Karen; HWANG, Tim. 2016. **Discriminating tastes: Customer ratings as vehicles for bias**. Data & Society, 2016. Disponível em: [https://datasociety.net/pubs/ia/Discriminating\\_Tastes\\_Customer\\_Ratings\\_as\\_Vehicles\\_for\\_Bias.pdf](https://datasociety.net/pubs/ia/Discriminating_Tastes_Customer_Ratings_as_Vehicles_for_Bias.pdf). Acesso em 07/07/2022

RUBINSTEIN, Robert A. **Action Anthropology**. The International Encyclopedia of Anthropology. John Wiley & Sons, Ltd, 2018

SANFORD, Sarah. **“Introduction”** in Engaged Observer. Anthropology, Advocacy, and Activism. SANFORD, Victoria; AJANI-ANGEL, Asale. New Brunswick: Rutgers University Press, 2006, pp. 1-15, 2006.

SCOTT, James C. **A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos**. Lisboa: Livraria Letra Livre; Fortaleza: Plebeu Gabinete de Leitura Editorial, 2013.

SEGATA, Jean. **Dos Cibernautas às Redes**. In: SEGATA, Jean; RIFIOTIS, Theophilos (Orgs.). Políticas etnográficas no campo da cibercultura. Brasília, DF : ABA, 2016

SENADO, Agência. **Pesquisas apontam que 400 mil mortes poderiam ser evitadas; governistas questionam**. Senado Notícias, 2021 Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/06/24/pesquisas-apontam-que-400-mil-mortes-poderiam-ser-evitadas-governistas-questionam>. Acesso em 04/07/2022

SILVA, T. **“Racismo algorítmico em plataformas digitais: Microagressões e discriminação em código”**. In SILVA, T. (ed.): Comunidades, algoritmos e ativismos digitais: Olhares afrodiaspóricos, pp. 120-137. São Paulo, Brasil: Literarua, 2020.

SINGER, André. **Os sentidos do lulismo**. São Paulo: Companhia das letras, 2012

\_\_\_\_\_. **O lulismo em crise**. São Paulo: Companhia das letras, 2018

SLEE, Tom. **Uberização: A Nova Onda Do Trabalho Precarizado**. São Paulo, Brasil: Editora Elefante, 2017

SOARES, Pollyana Esteves; ARAÚJO, Andrea Cristina Marques de; PEREIRA, Emilia de Fatima da Silva Pereira. **A invisibilidade das entregadoras de aplicativo: A uberização como elemento de precarização da divisão sexual do trabalho**. Brazilian Journal of Development, Curitiba, v.7, n.5, p.51611-51641. may, 2021.

STAR, Susan Leigh. **A etnografia da infraestrutura**. Revista ANTHROPOLÓGICAS Ano 24, 31(2): 61-85, 2020

STRATHERN, Marilyn. **O efeito etnográfico**. São Paulo: Ubu Editora, 2017.

STANDING, Guy. **O precariado: A nova classe perigosa**. São Paulo: Autêntica, 2013.

JUNGE, Benjamin. **Cynical Citizenship: Gender, Regionalism and Political Subjectivity in Porto Alegre, Brazil**. Albuquerque, United States of America: University of New Mexico Press, 2018.

\_\_\_\_\_. **“Family is everything”: Generational Tensions as a Working-Class Household From Recife, Brazil, Comtemplates the 2018 Presidential Elections**. In JUNGE, Benjamin; MITCHELL, Sean; JARRIN, Alvaro; CANTERO, Lucia. *Precarious Democracy: Ethnographies of Hope, Despair and Resistance In Brazil*. New Brunswick: Rutger University Press, 2021.

JUNGE, Benjamin & TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. 2020. **Subjetividades móveis: sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife**. *Novos estud. II CeBRAP II São Paulo II* v39n01 II 103-123 II JAN.–ABR, 2020

LAVAL, Cristian; DARDOT, Pierre. **A nova razão do mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo, Brasil: Boitempo, 2016.

LARKIN, Brian. **The Politics and the Poetics of Infraestructure**. *Annu. Rev. Anthropol.* 2013. 42:327–43, 2013.

LEITÃO, Débora K.; GOMES, Laura Graziela. **Etnografia em Ambientes Virtuais. Perambulações, Acompanhamentos e Imersões**. *Revista Antropolítica*, n. 42, Niterói, p.41-65, 1. sem. 2017

LUKÁCS, Georg. **História e Consciência de Classe: Estudo sobre a dialética marxista**. São Paulo: Martins Fontes, 2018

TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. **Aplicativo de Corrida Compartilhada como Infraestrutura: Por uma nova forma de compreender a circulação de pessoas**. *Revista ANTHROPOLOGICAS* Ano 24, 31(2): 200-227, 2020.

TAX, Sol. **Action Anthropology**. *Current Anthropology* 16 (4): 514–17, 1975.

**TERCEIRO dia seguido de chuvas fortes causa alagamentos e complica o trânsito no Grande Recife**. G1 Pernambuco, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2021/08/11/terceiro-dia-seguido-de-chuvas-fortes-causa-alagamentos-e-complica-o-transito-no-grande-recife.ghtml> Acesso em: 11/07/2022

**UBER inicia nova campanha educativa de combate ao assédio**. Uber Newsroom, 2021.

Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/nova-campanha-educativa-combate-assedio/>. Acesso em 04/07/2022.

VAILATI, Alex; VILLARREAL, Gabriela Zamorano. **Introduction**. In: *Ethnographies of ‘On Demand’ Films*. VAILATI, Alex; VILLARREAL, Gabriela Zamorano. Cham Switzerland: Palgrave Macmillan, 2021

**VEJA como cada deputado federal por Pernambuco votou na privatização dos Correios**. Diário de Pernambuco, 2021. Disponível em:

<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/politica/2021/08/veja-como-cada-deputado-federal-por-pernambuco-votou-na-privatizacao-d.html> Acesso em 11/07/2022

WACQUANT, Loic. **Corpo e Alma: Notas etnográficas de um aprendiz de boxe**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

WAGNER, Roy. **A Invenção da Cultura**. São Paulo: Ubu editora, 2017.