



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

**GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ**

**Etnografia dos valores do trabalho e do dinheiro entre motoristas de aplicativo  
em Porto Alegre (Brasil) e Atlanta (EUA)**

**PORTO ALEGRE**

**2022**

**GUILLERMO STEFANO ROSA GÓMEZ**

**Etnografia dos valores do trabalho e do dinheiro entre motoristas de aplicativo  
em Porto Alegre (Brasil) e Atlanta (EUA)**

Tese submetida ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS, como requisito para obtenção do título de Doutor em Antropologia Social.

Orientador: Prof. Dr. Ruben George Oliven

Porto Alegre, 7 de dezembro de 2022

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Cornelia Eckert  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Lucia Helena Alves Müller  
Associação Brasileira de Antropologia (ABA)

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Rosana Pinheiro-Machado  
College of Social Sciences and Law University College Dublin

### CIP - Catalogação na Publicação

Gómez, Guillermo Stefano Rosa  
Etnografia dos valores do trabalho e do dinheiro  
entre motoristas de aplicativo em Porto Alegre  
(Brasil) e Atlanta (EUA). / Guillermo Stefano Rosa  
Gómez. -- 2022.  
251 f.  
Orientador: Ruben George Oliven.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências  
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia  
Social, Porto Alegre, BR-RS, 2022.

1. Etnografia. 2. motoristas de aplicativo. 3.  
trabalho. 4. antropologia urbana. 5. Uber. I. Oliven,  
Ruben George, orient. II. Título.

## Agradecimentos

Minha tese é produto de um trajeto de interlocuções que reconheço enquanto um processo coletivo e que merece ser creditado. Em primeiro lugar, agradeço as pessoas que se dispuseram a dialogar comigo, compartilhando um pouco sobre suas vidas, seu trabalho e seus sonhos. Como toda pesquisa etnográfica, esta seria inviável sem esse diálogo humano.

À minha mãe Cristina Rosa e ao meu pai William Gómez, que me ensinaram a admirar e respeitar a leitura, o estudo, a escuta atenta de histórias e a vontade de compartilhá-las com o mundo.

Ao meu orientador Ruben George Oliven, pela cuidadosa e paciente atenção comigo e com minha pesquisa. Por instigar em mim a curiosidade de novos desafios. Uma alegria especial compartilhar a paixão por contar e ouvir boas histórias, pela literatura e por Porto Alegre.

Às professoras que compuseram a banca, Lucia Müller, pelo acompanhamento dessa pesquisa e leitura cuidadosa, desde a qualificação. A Rosana Pinheiro-Machado, pela disponibilidade e boa vontade em debater este trabalho.

À toda a estrutura do PPGAS/UFRGS, corpo de docentes, discentes e funcionários. Os cursos, eventos e estágios que participei trouxeram contribuições inestimáveis a minha formação e produção acadêmica. Agradeço em especial a Rosemari Feijó, pelo acompanhamento de meu ingresso no PPGAS.

À professora Cornelia Eckert, que recebeu de braços abertos um jovem pelotense que iniciava seu mestrado, em 2016. Pelo nos ensinamentos da importância de pesquisar coletivamente, criar redes e cultivar boas memórias. Ao acolhimento como pesquisador do Núcleo de Antropologia Visual (Navisual/UFRGS) pensar, discutir, debater, projetar e construir narrativas a partir das imagens. À professora Ana Luiza Carvalho da Rocha, pelas provocações, sugestões e inserção no Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV/UFRGS). Agradeço à professora Rumi Kubo, pelos momentos compartilhados de bom-humor, criatividade e sabedoria nas oficinas, montagens expográficas e apresentações.

À professora Claudia Turra Magni, pelas orientações com as quais tive a liberdade de me aventurar pelos caminhos antropológicos pela primeira vez. Pelas portas sempre abertas junto ao Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em

Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS/UFPel), importante espaço em minha formação acadêmica.

Agradeço a todos e todas integrantes da Rede de Antropologia Latino-Americana do Trabalho, um grupo que mobiliza instigantes discussões sobre o trabalho em diferentes contextos e escalas. Reconheço a importância do professor Jaime Santos Junior, por valorizar a existência de bons casos e “zonas cinzentas” na vida acadêmica. Saúdo o professor Hernan Palermo e a professora Lorena Capogrossi, com sua disposição incansável em tecer redes em torno da Antropologia do Trabalho. À Luísa Dantas pela parceria sempre presente e energizante.

Ao Grupo de Antropologia da Economia e da Política (GAEP), coordenado pelo professor Arlei Sander Damo, por tornar a leitura de si e dos outros uma prática de aprimoramento e diálogo.

De vários e várias colegas que tive ao longo do doutorado, cultivei admirações e sedimentei amizades. Agradeço em especial ao Manoel Cláudio da Rocha, que estava sempre disposto a colocar combustível em minhas invenções e por aceitar entrar em debates teóricos com empolgação, mesmo nas viagens noturnas e sacolejantes do ônibus.

A importância do trio composto por mim, Marielen Baldissera e Thayanne Freitas foi extrema para a realização desta tese. Que consigamos seguir felizes, seja nas capitais ou interiores que percorremos juntos ou sozinhos: Tramandaí, Belém, Ananindeua, Pelotas, Erechim, Roma, Buenos Aires e Mar del Plata. A Marielen por ter consolidado uma amizade que consegue se comunicar apenas com olhares: artísticos, irônicos, bem humorados. A ‘Thay’ pela explosão de sorrisos que compartilhamos juntos em momentos em que fomos “flagrados” pelas lentes da amiga ‘Leli’ e em momentos que permaneceram sem imagens fotográficas, mas que vivem em nossa memória.

Ao Felipe Rodrigues, pela parceria disposta a novas ideias e novas imagens. Por aceitar se arriscar por novos horizontes. Pela possibilidade de compartilhar projetos acadêmicos entre um e outro comentário sobre basquete e por me tirar de várias enrascadas que envolviam imagens. Agradeço ao Fabrício Barreto pelo incentivo, debates empolgantes e seu engajamento, junto de Felipe, na divulgação da Antropologia Visual e da fotografia enquanto conhecimento científico.

Ao Cássio Henrique da Silva, por aceitar questionar junto comigo o título dos GT’s que nos colocam para apresentar e por me ensinar, pelas palavras escritas e

faladas, ou pelos sons do berimbau, outras formas de conhecer, provocar e entender a Antropologia. És para mim um exemplo de resiliência e de sucesso em uma trajetória intelectual que tive o privilégio de ser contemporâneo.

Ao Junior Abalos, companheiro de viagens com palestrantes reais ou fictícias. Amigo, desde os primeiros encontros no Navisual.

À Fanir Neves, por conciliar a pesquisa com um mundo de amplas possibilidades e desafios. Por sonhar grande e por conquistar. Por ser exemplo de resiliência em sua trajetória acadêmica

Ao Yuri Rapkiewicz, um colega que compartilha comigo o amor pela memória, pelas ferrovias e pelas imagens. Celebro a relação com esse parceiro de escrita, eventos e confidências. Que sigamos “envelhecendo juntos” e colhendo os frutos dessa conexão.

Ao Calvin Furtado, por termos conseguido jogar o basquete, planejado em 2018, em 2022.

Ao professor Antoine D. Livingston, pelos preciosos ensinamentos de sua língua e cultura. Pelos silêncios educativos, pelas leituras provocativas e pelo incentivo a ir buscar uma placa envelhecida em um parque de Atlanta e por ter proporcionado em mim o prazer de compreendê-la.

Agradeço ao meu amigo e aliado Eric Waggner, por fornecer a ironia e a literatura necessárias a vida nos Estados Unidos. Em uma cidade estranha a ambos, a possibilidade de conversar sobre livros e mergulhar em tais nos “sebos” como a Atlanta Vintage Books. À Mirella Rocha e Ana Clara Rosa, pelo carinho na acolhida, fundamentada na solidariedade humana. Com vocês, tenho uma família em Atlanta.

Ao meu orientador na *Emory University*, David Nugent, pela amistosa acolhida e pela agradável conexão que tivemos. Por proporcionar ótimas experiências nos cursos de Antropologia do Estado e Práticas da Democracia, dos quais usufruí muito. Pela leitura cuidadosa de meu material de pesquisa e instigantes insights.

A Lora McDonald, pelo profissionalismo e cuidado que permitiu que eu me adaptasse perfeitamente ao Departamento de Antropologia de Emory. Ao Phil MacLeod, pela disposição em acompanhar e auxiliar minha pesquisa. Por propor caminhos, dentre os 3 milhões de livros das bibliotecas de Emory.

À professora Anna Grimshaw, pela acolhida e os diálogos sensíveis sobre a possibilidade de fazer a Antropologia conversar com a Arte, a imagem. A Surbhi Shrivastava, pelos passeios pelo campus, mesmo em outonais dias de chuva. A Will

Boose, por ter se voluntariado a me receber, pelos jogos de basquete no campus e pelas redes acadêmicas.

Minha vida durante a pesquisa foi agraciada por muitas pessoas queridas, de “fora” do curso de Antropologia. Agradeço a minha “melhor” amiga Nátali Vergara, pelas palavras de carinho, pelo apoio, escuta, abraços, parcerias, competições de canastras e caminhadas. Me emociono muito em contar com essa valorosa amizade.

A Carol, Gabriela e Geisla Schander, por terem me acolhido como parte da família. Com vocês, me percebi querido e muito feliz por viver em Porto Alegre. A Gabriela por ter participado e debatido acaloradamente essa pesquisa.

Aos meus amigos Bruno Chaves, Bruno Diesel, Gabriel Segundo, Gabriel Soares, Luciano Joelho, Matheus Anselmo, por seguirem me impressionando com recordações do passado, conquistas do presente e perspectivas de futuro. Aos integrantes do “grupo paralelo”, composto por Vico, Felipe, Wolfgangal, Pedro, Amaro e Léo. Ao Amaro por ajudar com problemas de conexão de internet em Atlanta, mesmo estando em Pelotas.

À Mariana Klein, pelo carinho nos momentos finais de escrita.

À Isadora Lenz, pela escuta proposição de estratégias (e até exercícios!) para lidar com minha “vida nervosa”.

À Gabriela Rocha, pela cuidadosa revisão gramatical e formatação deste trabalho.

Às cidades de Porto Alegre e Atlanta, que se apresentaram para mim como interlocutoras vibrantes, misteriosas, delirantes e possíveis de serem imaginadas e reimaginadas continuamente.

Ao Orlando Chagas e Rubem Medeiros, por seguirem sendo “heróis da resistência”.

Por fim, destaco que essa pesquisa teve o financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES), por meio de bolsas CAPES-PRINT e PROEX.

*Olha, que eu sempre tive facilidade em me defender nesta cidade.*

*Mas agora não há em quê.*

Os Ratos, Dyonelio Machado (2004, p. 44).

*E ele nunca se imaginou a gente viver e eu não trabalhar sabe? Desde que a gente se conhece, ambos trabalham. Daí é meio estranho, um dos dois não trabalhar, a gente não consegue imaginar isso no outro né.*

Onice Espindola

*Essas depressões que me dá as vezes, foi muito estresse do trabalho sabe? E eu sonho quase toda a noite que estou trabalhando!*

Silvio

*I'm learning that time is precious. People in America we're driven by things. We work for things; we don't work just to be working, we work for things. We work for fancy car, we work for a fancy house, fancy clothes and all the other stuff. If you didn't have all these things, you won't be working so hard, you can live out of less and be happy.*

Brenda Wilson

*Enquanto o motorista tá ali atrás da direção, alucinado, procurando uma direção, procurando uma corrida, gastando combustível, a empresa monta esse marketing que tu vai ver e é um tiro no pé;*

Luciano Oliveira

*O que o trânsito me dá, não só como ganha pão como sustento, mas de vivência, de experiência, de saber que a minha cidade, Porto Alegre, tem mais trinta Portos Alegres dentro dela*

Jefferson Peixoto

*When you not in the US and you live in foreign country you have this dream, all this ideal to come. The United States are kind of an ideal society. You got to be here to see the reality, and the reality is that in America you got to work, you got to work to provide for yourself.*

Guy

## Resumo

Esta é uma pesquisa antropológica sobre os valores do trabalho e do dinheiro entre motoristas de aplicativo, com base em etnografia realizada nas cidades de Porto Alegre (Brasil) e Atlanta (EUA). Com a emergência das “empresas-plataforma” e de consequentes novas condições de trabalho, se reconfiguram as relações das pessoas com a cidade, com o dinheiro e com maneiras de valorizar o trabalho. O transporte por aplicativo se relaciona com a presença do carro na maneira como são pensadas e projetadas as cidades. Descrevo os diferentes perfis que compõem os motoristas de aplicativo e estudo suas estratégias e projetos para entrar e para sair desse setor. Analiso suas técnicas de mapear simbolicamente os territórios urbanos, em termos espaciais e temporais. Acompanhei a gestão cotidiana que esses sujeitos fazem de suas economias, o que envolve os cálculos de metas diárias e os financiamentos e alugueis de veículo. Defendo que o trabalho por aplicativo instaura uma relação particular com o dinheiro, fundamentada na visão da tela e da temporalidade do imediato. Destaco a importância de entender como a estrutura desse tipo de trabalho e as narrativas empresariais se encontram com as concepções populares de classe social e de empreendedorismo, destacando as impressões dos motoristas sobre o processo dos aplicativos terem se tornando uma alternativa de transporte “popular”. Por fim, evidencio como as organizações de trabalhadores por aplicativo estão extremamente conectadas com as redes sociais digitais, o que impacta nas maneiras de lidar com a violência urbana, nas comunicações interpessoais e na agregação para luta política. É no processo de configuração dessas organizações que se evidencia o tema da disputa e da luta política por melhores condições de vida.

**Palavras-chave:** Etnografia; motoristas de aplicativo; trabalho; Trabalho em plataformas; Uber; antropologia urbana; antropologia visual.

## Abstract

This is an anthropological study about the value of work and money for rideshare drivers, based on an ethnography conducted in the cities of Porto Alegre (Brazil) and Atlanta (US). The rising of gig-platforms companies and subsequent new work conditions reconfigure the relation between persons and cities, money and ways of valuing labor. The rideshare economy is related with the strong presence of the automobile in the way that we think and project our cities. This dissertation describes the different profiles of ride-hailing drivers and their strategies of going in and out of this industry. It analyses their techniques of symbolically mapping of the urban territories in spatial and temporal aspects. It follows the management of the ordinary economy of these drivers, which envelop the calculation of daily goals and the financing or renting their vehicles. It points out that the app-based work creates a particular relation between persons and money, based on the visual presence of value and the temporality of the “instant”. It highlights the importance of the understanding of how this type of industry and the enterprises narratives create bounds with the popular conceptions of social class and entrepreneurship. This relation appears on the statements that the drivers make about the fact that rideshare has become a “popular” alternative of urban transportation. It shows how the drivers’ collective organizations is extremely connected with the social media and how this factor impacts on their ways of facing the urban violence, their ways of personal communication and collective political struggle.

**Key-Words:** ethnography; rideshare drivers; work; platform labor; Uber; urban anthropology; visual anthropology.

## Lista de Ilustrações

Figura 1: As cinco maiores empresas do mundo .....	40
Figura 2: Modelo de uma plataforma biface .....	41
Figura 3: Aba na qual se digita o endereço final .....	45
Figura 4: Avaliação do motorista .....	45
Figura 5: Visão do motorista de uma área de dinâmica .....	46
Figura 6: Perfil com nome e nota .....	48
Figura 7: Sofrimento social nas categorias de motoristas .....	50
Figura 8: Trabalhador retirando letreiro do prédio do Ministério do Trabalho, 2019	53
Figura 9: Evolução do número de desempregados.....	54
Figura 10: Velocity of an automobile - Giacomo Balla (1913) .....	59
Figura 11: Ford Modelo T no Atlanta History Center .....	60
Figura 12: “Ele é da família agora” .....	62
Figura 13: Caminhoneiros em greve, 2018 .....	65
Figura 14: Gráficos da mobilidade nas áreas metropolitanas brasileiras .....	65
Figura 15: Tempo, deslocamento e metrópole .....	66
Figura 16: Um país apaixonado por carro .....	66
Figura 17: “Acidente de Trânsito” .....	69
Figura 18: Os “nãos” do espaço público.....	71
Figura 19: Bebedouro da praça Rui Barbosa, 1º quartel do século XX. Virgílio Calegari.....	75
Figura 20: Bondes em Porto Alegre .....	77
Figura 21: Gráfico do aumento do número de veículos tração mecânica em Porto Alegre.....	78

Figura 22: Construção da passarela da rodoviária (09/11/1974).....	79
Figura 23: Praça Pereira Parobé, década de 1960 .....	80
Figura 24: Livro Taxitramas, volume 4 .....	84
Figura 25: Mauro Castro (2020) .....	87
Figura 26: Fotografia do Centro de Atlanta. Setembro 2021 .....	90
Figura 27: Por entre as árvores... Midtown Atlanta .....	91
Figura 28: Ônibus MARTA no bairro Edgewood .....	92
Figura 29: o perímetro e as principais linhas de trem MARTA .....	93
Figura 30: Fotografias de Ponce City Market e a entrada da Beltline .....	95
Figura 31: Caminhadas na Beltline .....	95
Figura 32: Autorretrato de Dalvin Collier .....	98
Figura 33: Fora Uber! .....	100
Figura 34: Glamourização do trabalho .....	101
Figura 35 Uber como serviço de luxo .....	102
Figura 36: Marcos de zonas para embarque de passageiros de aplicativo em Atlanta .....	103
Figura 37: O marketing do “dirija e ganhe” .....	134
Figura 38: O ouro .....	136
Figura 39: Luciano.....	141
Figura 40: Demarcações visuais dos espaços disputados. Washington D.C.(EUA) .....	152
Figura 41: Para-brisas disponíveis .....	155
Figura 42: Area de tarifa dinâmica (esq.), detalhe com os multiplicadores de preços pelas corridas (dir.).....	156
Figura 43: Ms. Lewis e o carro discoteca .....	162
Figura 44 e 45: o pé da embreagem e o pé do acelerador .....	169
Figura 46: Opiniões auditadas.....	174

Figura 47: Jairo, Uber Diamante .....	176
Figura 48: Flyer sobre fotografia de placa de carro do estado da Geórgia .....	192
Figura 49: Joe na Câmara Municipal.....	193
Figura 50: Redes de solidariedade.....	199
Figura 51: Manifestações em fevereiro de 2020 .....	208
Figura 52: Cartaz de protesto.....	217

## Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>15</b>
Pesquisa antropológica e trabalho: Trajetórias e metodologia .....	18
Escrita sobre a escrita .....	27
Apresentando os capítulos .....	27
<b>Capítulo 1: O mundo do trabalho em transformação .....</b>	<b>30</b>
1.1 Contrata-se: Vagas de emprego na paisagem urbana de Atlanta .....	35
1.2 Instabilidade, desemprego e tecnologia: Temas centrais no trabalho hoje .....	37
1.3 Economia digital, economia de plataforma .....	39
1.4 Plataformas de transporte.....	44
1.5 Plataformas de transporte e o mercado de trabalho no Brasil .....	51
1.6 O que dizem os cancelamentos.....	55
<b>Capítulo 2: Culturas do carro: Porto Alegre e Atlanta como cidades-personagem ....</b>	<b>58</b>
2.1 O transporte urbano e a crise do público .....	70
2.2 Porto Alegre: uma metrópole no Sul do Brasil .....	74
2.2.1 Porto Alegre pelas lentes de <i>Taxi-writer</i> : Mauro Castro .....	81
2.3 Um outro Sul: Atlanta (EUA) .....	88
2.3.1 Olhares de Dalvin Collier .....	96
2.4 Aplicativos de transporte e a paisagem das cidades.....	99
<b>Capítulo 3: Chegadas e partidas: trajetórias de vida e trabalho .....</b>	<b>105</b>
3.1 Chegadas .....	108
3.1.1 Um economista no volante: Jairo.....	109
3.1.2 Silvio, dos caminhões ao carro.....	112
3.1.3 Os “novos” empregos de Onice .....	115
3.1.4 Ariane, experiência de “primeiro trabalho” .....	118
3.2 Motoristas em tempo parcial .....	119
3.2.1. Memórias de um desenhista industrial: conversando com Estevam .....	119
3.2.2 Ana: No doutorado e no Uber.....	121
3.3 Partidas: Desejos de saída e projetos de mudança .....	123
3.3.1 Jairo .....	124
3.3.2 Silvio.....	126
3.3.3 Onice.....	128
3.3.4 Ana.....	130
3.4 Quadro analítico dos projetos de vida .....	132
3.5 Dificuldades na saída: A qualidade “viciante” do dinheiro .....	133
3.6 Aplicativos entre outros “empreendimentos” .....	138

<b>Capítulo 4: Espaços, carros, metas e o valor do “popular”</b> .....	<b>145</b>
4.1 Espaços .....	147
4.1.1 Espaços e discursos em disputa: o trânsito .....	148
4.1.2 Trabalhando os espaços .....	153
4.1.3 Dinâmica, termo êmico .....	155
4.1.4 Espaços perigosos .....	159
4.2 Carros .....	161
4.2.1 “To make money you have to spend money”: a singularização dos veículos .....	162
4.2.2 Pagando caro pelo carro .....	163
4.2.3 Alugando para si e para outros .....	166
4.2.4 Corpos e carros em desgaste .....	168
4.3 Metas .....	170
4.3.1 Ser avaliado/a nas culturas da auditoria.....	172
4.4 Os valores do “popular” no transporte por aplicativos .....	178
4.4.1 Popularização e democratização .....	180
4.4.2 Popularização e vulgarização: botinas sujas de barro.....	181
4.4.2.1 O passageiro indesejado em um reles Toyota .....	183
4.5 Popularização por hábito e popularização por preço .....	184
4.6 Discutindo classe social etnograficamente.....	185
<b>Capítulo 5: Coletivos, grupos e organizações</b> .....	<b>187</b>
5.1 Da violência urbana à “questão da segurança” .....	190
5.2 Regras de funcionamento e conduta.....	194
5.3 Redes de aliança e apoio .....	198
5.4 A política como um assunto .....	202
5.5 Grupos... e mais grupos .....	205
5.6 Manifestando na rua.....	208
5.7 O valor do essencial e o mercado como argumento na pandemia... ..	212
5.8 Things fall apart: a fragmentação da Rideshare Drivers United Georgia .....	215
5.9 Um sindicato em Nova York .....	218
5.10 Desafios para os novos movimentos de trabalhadores.....	221
<b>Palavras finais sobre os valores do trabalho e do dinheiro</b> .....	<b>223</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>226</b>

## Introdução

Nesta tese, proponho uma compreensão antropológica dos valores do trabalho e do dinheiro, fundamentada em minha pesquisa etnográfica entre os motoristas de aplicativo, nas cidades de Porto Alegre (Brasil) e Atlanta (Estados Unidos). A investigação está vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGAS/UFRGS), e teve orientação do professor Ruben Oliven. Tive a oportunidade de ampliar a pesquisa durante período como estudante visitante na *Emory University* (EUA), sob a orientação do professor David Nugent.

Ter os Estados Unidos – símbolo do dinheiro, do capitalismo e do empreendedorismo – como campo etnográfico, foi desafiador para aprimorar as discussões que venho estudando em minha trajetória acadêmica e que apresento na tese. Foram múltiplos os deslocamentos, contrastes e desencaixes provocados pela experiência fora do país. Muitos destes remetem ao tema que atravessa a tese: a relação entre cultura e desigualdades. O primeiro está relacionado com a pandemia de Covid-19, que atravessou – desigualmente – as vidas de todos e todas e que alterou o curso desta pesquisa. Quando a vacina surgiu como uma possibilidade, aguardava ansioso. Lia nos jornais sobre a chegada lenta dos insumos necessários para a produção, as logísticas distributivas e a imprecisão das informações que vinham do Governo Federal<sup>1</sup>. A adesão forte à vacinação por parte da população, um alento. Na iminência da viagem internacional, consegui me vacinar no sistema de xepa e da propulsão da cidade de Porto Alegre de adiantar a segunda dose para estudantes internacionais.<sup>2</sup>

Nos Estados Unidos, li sobre as vacinas estocadas, de fácil acesso, combinada com uma política nacional de incentivo, em alguns casos até com dinheiro.<sup>3</sup> Mesmo assim, as pessoas não iam se vacinar. Saber disso foi muito impactante, revoltante

---

<sup>1</sup> Durante a pandemia, o Brasil teve quatro diferentes ministros da saúde.

<sup>2</sup> Disponível em: <<https://sul21.com.br/noticias/saude/coronavirus/2021/07/covid-porto-alegre-antecipara-2o-dose-da-vacina-para-quem-comprovar-necessidade/>>. Acesso em: 05 abr. 2022.

<sup>3</sup> “Qual é a melhor maneira de persuadir os milhões de americanos que ainda não foram vacinados contra o Covid-19 a tomarem suas vacinas?” Perguntava a matéria do New York Times de maio de 2021. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2021/05/04/upshot/vaccine-incentive-experiment.html>>. Acesso em: 10 abr. 2022.

até.<sup>4</sup> Em algumas das pesquisas veiculadas na mídia, mais da metade dos trabalhadores diziam que pediriam demissão, caso fossem obrigados a se vacinar, embora poucos realmente o fizeram.<sup>5</sup> Se discutia o valor do emprego, em prol da “liberdade individual”.

O contexto do mercado de trabalho nos dois países também era distinto. Eu havia saído do Brasil, com taxa de desemprego que ultrapassava 10% da população, combinada com o crescente setor de informalidade e trabalho precário. Já nos EUA, os vários jornais aos quais que tive acesso, pesquisando, proliferavam matérias sobre a “grande renúncia”, fenômeno que dava nome ao recorde de pedidos de demissão<sup>6</sup>, que significava não necessariamente ficar sem trabalho, mas buscar um emprego “melhor”.

A própria maneira de me deslocar pelas cidades que pesquisei foi um dado relevante na pesquisa. Dialoguei com trabalhadores e trabalhadoras que têm o espaço da cidade como um personagem de suas narrativas, com agência sobre seus ganhos, suas divisões morais do território e sua segurança pessoal. Como vários dos apaixonados pelo Centro Histórico de Porto Alegre, bairro onde moro, gosto de caminhar, atentando para as paisagens sonoras, os personagens, as situações inusitadas e ordinárias. No dia a dia, faço quase tudo a pé. Em Atlanta, morar em um subúrbio residencial evidenciou quase um imperativo do carro, que eu não tinha. Nas caminhadas por *North Druid Hills*, longas distâncias, sem viva alma. No máximo alguém, vestido de roupas esportivas e falando com alguém através de fones de ouvido sem fio, denotando que aquela caminhada cumpria única e exclusivamente a função de se exercitar. Não se estava indo à padaria, a uma loja ou a um clube esportivo, já que isso era coisa para se fazer de carro.

O *retorno* ao Brasil, foi tão significativo quanto a vivência *lá*. Fui acolhido, de novo, pelas caminhadas no Centro. Ao mesmo tempo em que a mulher negra, grávida, pedindo comida em frente ao Zaffari, rerepresentou a experiência de choque. Não que a miséria não exista nos Estados Unidos: observei atentamente a distribuição de comida para a população em situação de rua no centro de Atlanta. Essa foi a principal

---

<sup>4</sup> No Estado da Geórgia, em fevereiro de 2022, pouco mais de metade da população havia se vacinado com as duas doses contra a covid-19. Conforme: <<https://www.ajc.com/news/nearly-half-of-georgia-has-not-been-fully-vaccinated/K2IIPQVLDRAWLKMVGNKVGYCGEA/>>. Acesso em: 04 abr. 2022.

<sup>5</sup> Cf. Jack J. Barry, Ann Christiano and Annie Neimand, 'Opinion: Few quitting jobs over vaccine mandates', Atlanta Journal-Constitution, The: Web Edition Articles (online), 28 Sep 2021

<sup>6</sup> Disponível: <<https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2021/12/great-resignation-myths-quitting-jobs/620927/>>. Acesso em: 14 abr. 2022.

contradição evidenciada por Tony Roberts, segurança do *High Museum of Art* com o qual fiz amizade. “Se você precisar escrever algo em seu trabalho, escreva que somos o país mais rico do mundo e, no entanto, por que temos tanto sem-teto e tanta pobreza?”. “Nascemos iguais, mas ainda há algumas pessoas que não entendem isso. O racismo é pesado, a pobreza é pesada. Fora isso, está tudo bem em morar nos Estados Unidos.”

Essas e outras conexões sobre o tema da desigualdade econômica, marcadas na experiência de pesquisa, ressoam na estrutura da tese. O movimento de viajar, de me deslocar no tempo e no espaço, tão clássico na Antropologia, me fez estruturar as questões sob um novo ponto de vista. A diferenças entre dois países são extensas e não foi o meu objetivo estabelecer um estudo comparativo entre o Brasil e os Estados Unidos. Incorporei a experiência no exterior como parte de um percurso etnográfico e intelectual sobre as questões em debate e apostei nos detalhes das histórias de pessoas “de carne e osso”.<sup>7</sup>

Assumindo uma postura antropológica no estudo do fenômeno do trabalho, produzi uma etnografia centrada nas concepções culturais e valorativas de pessoas sobre seu trabalho. Tanto em Porto Alegre como em Atlanta, trabalhadores de aplicativos como *Uber*, *Lyft* e *99 Pop*, colocaram em jogo concepções pessoais do que significa emprego, estabilidade, rotina, moralidade e empreendedorismo. Além disso, relataram seus esforços criativos de “ganhar a vida”, percorrer a cidade e de se mobilizar coletiva e politicamente.

Me interessei pela maneira com a qual esses sujeitos buscavam dar coerência a um cenário cada mais instável, em que se trabalha cada vez mais, com menos direitos e com menos seguridade. Interroguei e acompanhei seus projetos de continuidade e de mudança frente a desorganização dos tempos vividos nas múltiplas crises vivenciadas no mundo do trabalho.

Sendo a cidade uma categoria fundamental, atentei para quais cidades eram essas nas quais a tecnologia global<sup>8</sup> dos aplicativos de transporte produzia novas configurações de trabalho e mobilidade. As narrativas das pessoas com quem conversei elencam as temporalidades e espacialidades das cidades como agentes de muita importância. Assim, considero o automóvel e o trânsito como fenômenos

---

<sup>7</sup> Como define o texto clássico de Claudia Fonseca (1999).

<sup>8</sup> A noção de “tecnologias que viajam” e se adequam a diferentes contextos locais, percebidos etnograficamente, vem de Von Schnitzler (2013).

antropológicos que dizem respeito às escolhas político-econômicas da matriz do transporte nacional, às formas de projetar o espaço urbano e, até, aos valores negociados em uma sociedade hierárquica, tais como o status, a classe e o gênero.

O interesse pelo trabalho urbano e seus entrelaçamentos remete a meus passos anteriores na vida acadêmica. Como pensava Gilberto Velho<sup>9</sup>, a escolha dos temas de pesquisa diz respeito a um movimento de consolidação de interesses, pessoais e acadêmicos, que decorre da trajetória, da geração, das orientações acadêmicas, da formação pessoal entre outras categorias constituintes da figura de quem pesquisa.

### **Pesquisa antropológica e trabalho: Trajetórias e metodologias**

A pesquisa de doutorado apresentada aqui é resultado de um trajeto acadêmico iniciado na graduação em Ciências Sociais, na Universidade Federal de Pelotas, durante a qual pesquisei barbeiros (GÓMEZ, 2018, p. 23-p.25) guardadores de carro (GÓMEZ, 2017) que “corriam atrás da moeda” e a comunidade ferroviária.

O interesse pela antropologia do trabalho são uma constante em minha trajetória de estudos e estão evidentes em meus movimentos de consolidação de redes de pesquisa sobre o tema. Parte desses resultados, estão relacionadas com as experiências de organização de dossiês temáticos sobre a antropologia do trabalho na Revista *Iluminuras*<sup>10</sup> ou sobre imagens do trabalho na Revista *Fotocronografias*.<sup>11</sup> Outros exemplos dessas iniciativas são meu ingresso na equipe editorial da *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, na Rede Latino-Americana de Antropologia do Trabalho (RELAT), além da atuação nos principais congressos nacionais e internacionais da área das ciências sociais.

Na pesquisa de mestrado (GÓMEZ, 2018) segui o caminho da memória narrada pela comunidade ferroviária em Pelotas – composta por trabalhadores e trabalhadoras aposentados e seus familiares – para entender o processo de crise e

<sup>9</sup> Em uma conferência que proferiu durante o I Ciclo Antropologia e Etnografia em Contextos Urbanos, na Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS de 15 a 17 de março de 2011 em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. Foi registrado pelo BIEV e está disponível em: <<https://vimeo.com/77077179>>. Acesso em: 11 abr. 2022.

<sup>10</sup> *Iluminuras* v. 21, n. 52 (2020) Antropologias do Trabalho: Desafios Latino-Americanos. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/iluminuras/issue/view/3922/showToc>>. Acesso em: 11 abr. 2022.

<sup>11</sup> *Fotocronografias* Vol. 06 num. 13 -2020- O Trabalho das Imagens. Disponível em: <<https://medium.com/fotocronografias/vol-06-num-13-2020-o-trabalho-das-imagens-1b47175e8922>>. Acesso em: 11 abr. 2022.

duração das ferrovias no contexto da dissolução dessa profissão no Brasil. Sob a orientação da professora Cornelia Eckert, me detive a estudar como os interlocutores e interlocutoras vivenciavam a simultaneidade do envelhecimento, da aposentadoria e do fim da profissão tal como a haviam conhecido. Visando entender o grau de impacto dessa descontinuidade com o mundo do trabalho, que tem como marco o processo de privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) ao longo da década de 1990, primeiro foi necessário mensurar os vínculos estabelecidos por essas pessoas com seu emprego. Isso ficou claro quando investiguei as políticas institucionais promovidas pela RFFSA que, além do claro viés paternalista, produziam o enraizamento (ECKERT, 2012) dessa população. Eram formas de organização e de arregimentação da mão de obra que transcendiam o mundo laboral, ressoando no lazer, no cotidiano, na habitação, no consumo e na família.

Dado a esse envolvimento afetivo com um “modo de vida ferroviário”, o fim da empresa pode ser considerado a “efetivação de um absurdo” para aquela comunidade. A estabilidade conquistada pela ascensão a uma carreira pública se dissolvia e a herança geracional de um patrimônio profissional se via frustrada. A maneira encontrada de interpretar a recorrência das “narrativas da crise” foi a de pensar não apenas a violência de um processo estrutural que envolveu demissões em massa, mas igualmente as estratégias de duração. Essa dupla abordagem buscou compreender maneiras pelas quais sujeitos se esforçavam para fazer durar no tempo a memória coletiva de sua comunidade de trabalho, o que se percebeu em múltiplos “desejos” (RAPKIEWICZ, 2018) e projetos de memória.

Conceitos-chave dessa prévia experiência de investigação são herdados no presente estudo. Em especial, o interesse antropológico pelas maneiras de narrar as mudanças e crises no trabalho, a frustração e consolidação de projetos de vida, a vida nas cidades e a manifestação e organização coletiva. Com esse impulso, reflito sobre as condições êmicas e significativas da estabilidade e instabilidade no emprego no contexto do transporte urbano por aplicativos em Porto Alegre e Atlanta.

A mudança de universo de pesquisa trouxe consigo desafios metodológicos importantes. Os motoristas de aplicativo, diferente dos aposentados que eu havia estudado no mestrado, tinham pouco tempo ou disposição de “parar” para dar

entrevistas e, por isso, se adequavam aos diagnósticos sobre o cansaço (HAN, 2017) e o uso do tempo em um “capitalismo 24/7”<sup>12</sup> (CRARY, 2016).

O passo inicial dado para selecionar os interlocutores parte da experiência pessoal enquanto usuário de aplicativos. Visando ir além do que a pesquisadora Alex Rosenblat (2018) chama de *flash ethnography*<sup>13</sup>, utilizei as corridas para me apresentar, estabelecer um primeiro contato e agendar um encontro posterior. Outros trajetos, que não necessariamente incluíram a apresentação formal enquanto pesquisador, geraram *insights*, fragmentos, diários de campo que foram incluídos na escrita.

Minha estratégia de pesquisa de campo foi mergulhar nas ferramentas das antropologias urbanas (MAGNANI, 2012) que buscam encontrar as tessituras das regularidades e efemeridades dos territórios, das mercadorias, das pessoas e dos grupos em contextos citadinos. Identifiquei os pontos de encontro<sup>14</sup> dos motoristas na cidade, visitei suas casas, os encontrei em “paradas para o lanche” ou, ainda, conversei durante um trajeto urbano, dentro do carro. Visitei associações e sindicatos de taxistas e passei pelo processo de obtenção da carteira nacional de habilitação (CNH) em um Centro de Formação de Condutores (CFC), de Porto Alegre. Acompanhei debates na assembleia legislativa, críticas e manifestações nas redes sociais, compilei reportagens e comentários na mídia, dialoguei por WhatsApp ou telefone. Realizei pesquisa em acervo no museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo, no acervo do Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV/PPGAS/UFRGS) e nas múltiplas datas-base oferecidas pela *Emory University*.

A pandemia se apresentou como disruptiva na metodologia que coliga pesquisar e viver a cidade (Cf. ECKERT & ROCHA, 2013b). Os impactos do isolamento foram vividos de maneira desigual por mim e meus interlocutores de pesquisa. Em 2020 eu estava completamente isolado em casa, enquanto os motoristas assumiam as ruas por necessidade, fazendo parte daqueles setores da economia brasileira que “nunca pararam” (SOARES, 2021) e que reivindicavam para si a visibilidade de ser um setor essencial (GÓMEZ, 2021).

---

<sup>12</sup> O conceito de capitalismo 24/7 define “infraestrutura global para o trabalho e o consumo contínuos” (CRARY, 2016, p. 9).

<sup>13</sup> O conceito de *flash ethnography* foi o como a autora Alex Rosenblat “no espírito da etnografia” (ROSENBLAT, 2018, p. 213) classificou as conversas que teve com motoristas durante trajetos de carro pelas cidades pelas quais se deslocou.

<sup>14</sup> Cf. Magnani, 2012.

Uma das facetas da pandemia rediscutiu o mundo do trabalho e produziu novas imagens sobre ele. No Brasil, a economia e a saúde apareciam como categorias centrais no discurso público e político e eram mobilizadas quase enquanto oposições. Nesse jogo discursivo, os e as motoristas que acompanhei faziam amplo uso das redes e bradavam suas vozes afirmando que era necessário naquele momento de crise, antes de mais nada, o reconhecimento de um valor social da sua categoria profissional.<sup>15</sup>

A solução encontrada para manter a pesquisa em curso foi a da manutenção e ampliação de vínculos de interlocução por meio de entrevistas virtuais, em plataformas como o *Zoom*. No final de 2019 eu havia começado a fazer etnografia em eventos públicos e coletivos, nos quais os/as motoristas se reuniam para protestar ou para realização de atividades solidárias de cooperação. Com a pandemia, alguns dos eventos desse tipo migraram para a forma digital, o que me levou a abrir um campo de pesquisa voltado ao acompanhamento de grupos de motoristas. Logo ficou evidente a diversidade e quantidade grande de grupos, a importância do *Whatsapp* na sua maneira de comunicação e objetivos diferentes para cada “tipo” de grupo. Esse eixo da etnografia me conduziu a discutir o tema do poder, da formação de lideranças, das mobilizações coletivas e do conjunto de regras que estruturam os grupos. Nessa perspectiva, William Foote-Whyte (2005), foi importante referência na maneira de mapear como as redes informais de poder urbano podem migrar e se articular com a política institucional.

Nos Estados Unidos, o emprego da virtualidade ou do telefone foi fundamental pelo tempo – curto – dos interlocutores (já diz a máxima, “tempo é dinheiro”), pelas distâncias de uma cidade muito espalhada como Atlanta<sup>16</sup> e seu horário do *rush* longo, que durava de três a quatro horas. A realização de entrevistas densas à distância possibilitou dialogar com organizações de motoristas de outras regiões dos Estados Unidos.

O principal material no qual esta pesquisa se baseou foram as reflexões críticas e valorativas de homens e mulheres sobre o próprio trabalho, ponderando suas

---

<sup>15</sup> O uso do termo “categoria profissional” poderia levar para um amplo debate, contemplado na sociologia do trabalho por Claude Dubar (1997), por exemplo. Mas, me interessa aqui mais utilizá-lo como um sinônimo das múltiplas formas com que meus interlocutores se referiam ao coletivo de motoristas de aplicativo: “nossa classe”, é um exemplo.

<sup>16</sup> “Sprawl city” (cidade espalhada) é título de um livro clássico sobre a urbanização de Atlanta (BULLARD *et al.*, 2000).

experiências e memórias e as temáticas econômicas em diferentes escalas. Centro meu relato etnográfico nas narrativas ouvidas ao longo da pesquisa, a fim de compreender as relações do mundo do trabalho com as dinâmicas transformativas da cidade e com os contextos globais e locais da economia política. Há uma postura “teórico-etnográfica” (PEIRANO, 2006) que sustenta a minha aproximação destes temas e que está calcada em um olhar antropológico para o capitalismo, o dinheiro, o trabalho e seus imaginários.

Ao falar de trabalho procuro remeter a uma tradição antropológica da discussão, desde as etnografias clássicas. Essas monografias inaugurais tomavam como referente aquilo que consideravam “trabalho” nas sociedades europeias como ferramenta analítica do cotidiano e da organização social “nativa”.

O outro aspecto é a maneira pela qual a provisão de alimento se transforma no ápice do dia de trabalho. Num ambiente civilizado, o indivíduo tende a considerar uma refeição como um intervalo na verdadeira ocupação da vida: um agradável relaxamento social, uma indulgência gastronômica ou uma interrupção convencional para o reabastecimento do corpo. Numa sociedade primitiva, pode ser, como em Tikopia, a principal atividade diária em si mesma. O trabalho da primeira parte do dia conduz a ela e, depois que ela se encerra, vem a hora de recreação. (FIRTH, 1998, p. 140)

Apesar dessa longevidade conceitual, podemos dizer que o trabalho é “pouco frequente na tradição antropológica” (LEITE LOPES, 2011). Claudia Fonseca (2006) enfatizou essa percepção ao demonstrar que “no campo de análise antropológica hoje onde, em forte contraste a outras áreas temáticas, as pesquisas orientadas por um recorte de classe permanecem pulverizadas”<sup>17</sup>. O trabalho aparece mais frequentemente em relação ou subscrito a outras categorias. Esse lugar contraditório que o conceito ocupa em nossa disciplina é diretamente relacionado com o processo de emergência das Ciências Sociais no Brasil e de como as diferentes áreas que a integram estabeleceram historicamente seus objetos de pesquisa:

O que se buscava, como alternativa a esse protocolo, era uma metodologia que se julgava mais adequada a captar as transformações sociais, econômicas e políticas que, no caso da Sociologia, foram abordadas a partir de novas categorias providas do arsenal teórico marxista. O foco da Antropologia, porém, em razão de toda sua história e tradição tinha, para o bem e para o mal, outras aberturas, outro alcance: o seu era o espaço do cotidiano, da casa, da vizinhança, do pátio da fábrica, das festas no terreiro –

---

<sup>17</sup> “Raros são os antropólogos que centram suas análises no recorte de classe. Aqueles que existem tendem a apoiar-se em conceitos e abordagens analíticas desenvolvidos nas disciplinas menos etnográficas – sociologia e ciência política” (FONSECA, 2006).

recortes considerados restritos diante da escala de processos sociais amplos. (MAGNANI, 2012, p. 54)

É a partir desse “ajuste no olhar” (MAGNANI, 2002) que podemos retomar um conjunto de estudos da antropologia brasileira<sup>18</sup> que inseriram o trabalho em seu rol de questionamentos, sem abandonar o caráter fundamentalmente etnográfico das reflexões.<sup>19</sup> Ainda sem falar em um campo da “Antropologia do Trabalho” – de autores e autoras como Leite Lopes (1978), Eckert (2012) e Cioccarri (2012) – encontro na antropologia urbana brasileira um trajeto intelectual sobre cultura do trabalho no Brasil.

Indo por outro lado, a investigação que aposta no trabalho como eixo analítico privilegiado para falar sobre as pessoas, remete a um trajeto de pensamento sobre a “centralidade do trabalho”, ou seja, em que medida poderíamos dizer que um sujeito se identifica ou pode ser narrado a partir do que faz. O debate está posto em especial na obra de André Gorz (2005), que refletiu sobre as mudanças do emprego e de como outros aspectos da vida ou interesses, como o lazer, tornavam o trabalho menos relevante. Nessa mesma linha, vão os argumentos de François Dubet (2014), que apresenta uma das possíveis estratégias que os trabalhadores mobilizam para lidar com situações de injustiças é a de se esforçar por *não ser definido pelo trabalho*. O que essas reflexões levantam é que há uma modificação nos sentidos do trabalho na vida contemporânea, o que não significa o abandono de sua importância.

Assumo uma postura que reconhece as transformações no trabalho e no emprego e em seus significados, tanto subjetivos e individuais quanto do imaginário coletivo. E é justamente uma investigação centrada no trabalho que pode captar essas mudanças e ressignificações. Estão em jogo, portanto, atribuições de sentido em sua particularidade e em que maneira as experiências laborais são narradas pelas pessoas ao falarem de si mesmas.

Inspirado por leituras que enfocam as narrativas de trabalhadores e trabalhadoras, afirmando que ninguém mais autorizado do que eles para falar de suas experiências e atribuir valor ao seu trabalho (GRAEBER, 2018), delinheiro minha proposta metodológica para esta pesquisa. Como afirmam Rocha & Eckert:

---

<sup>18</sup> Sobre estudos das linhagens intelectuais da antropologia no Brasil, vemos bons exemplos em Mariza Peirano (2006) e Roberto Cardoso de Oliveira (2006), que demonstram a vitalidade da antropologia brasileira se auto-pensar.

<sup>19</sup> Um exemplo é “A máquina e a revolta”, de Alba Zaluar (1985).

Como argumentar sobre o trabalho no fluxo do tempo, senão na experiência temporal de quem praticou, agiu, viveu essas transformações na multiplicidade dos ritmos cotidianos, os grupos trabalhadores urbanos no presente? (ROCHA & ECKERT, 2015, p. 32)

Nessa mesma direção, Richard Sennett valoriza potências subjetivas das experiências de trabalho no “novo capitalismo” (SENNETT, 2015a), colocando seus interlocutores como parte de um debate qualificado sobre o trabalho.<sup>20</sup> Minha etnografia se esforçou por fazer do interlocutor um aliado com o qual se compartilham as reflexões, tomando o direito de nem sempre “concordar com o informante” (Cf. GRAEBER, 2015). Essa foi a minha estratégia de pesquisa de campo, buscando valorizar o “arcabouço de experiências” (SCHUTZ, 1979) que trabalhadores e trabalhadoras mobilizam, para refletir sobre as questões colocadas durante a interlocução comigo e na produção de suas “narrativas de si” (RICOEUR, 1991).

É claro que este diálogo, enquanto conceito que tensiona a autoridade etnográfica (CLIFFORD, 2008), se estabelece de maneira assimétrica, estabelecendo posições entre pesquisador e pesquisados, que se explicitam nos marcadores sociais da diferença, nas posições de gênero (ROUX, 2011) e capitais sociais (BOURDIEU, 2007). A ética antropológica aponta para que explicitemos essas diferenças em diálogo e na escrita da narrativa etnográfica.

Outra problemática que envolve o tema do trabalho na Antropologia tem a ver com as práticas textuais de uma etnografia sensível ao contexto da economia política (MARCUS, 2016). As preocupações que envolvem esse campo dizem respeito a produção de um texto etnográfico – tradicionalmente reconhecido enquanto produto singular de estudos de caso – com o contexto global, de grandes transformações. Analisando a produção antropológica que envolve o neoliberalismo enquanto campo de investigação Sherry Ortner (2016) ressalva que adotar esse fenômeno enquanto um objeto antropológico demanda uma maneira específica de escrita etnográfica. É recorrente, na visão da autora, o triunfo de uma “*dark anthropology*”, termo utilizado para designar aquelas investigações que priorizam apenas as dimensões brutais que o neoliberalismo<sup>21</sup> causa na vida das pessoas, ignorando os valores e as constituições subjetivas que elas se esforçam manter, mesmo em duras condições. A fim de

---

<sup>20</sup> Aqui se aplica a expressão de “levar a sério o nativo” (GRAEBER, 2015).

<sup>21</sup> Quando menciono o conceito de neoliberalismo penso menos em uma avalanche que toma o mundo (HARVEY, 2005) e mais como uma pluralidade de “neoliberalismos” e suas expressões situadas e locais (Cf. ONG, 2007).

resolver esse dilema, Ortner se movimenta em direção a um material etnográfico da antropologia de Veena Das, visando obter soluções etnográficas e, pragmaticamente, de escrita, para lidar com uma *narrativa do neoliberalismo*, dando destaque tanto às consequências macrossociológicas de transformação como aos afetos e sentimentos cotidianos. De acordo com Ortner, o trabalho de Das é um bom exemplo pois

Das moves back and forth between, on the one hand, *the shaping of the everyday relationships* between the bride, the groom, and their respective families, and, on the other, *the larger political implications* and potential for violence surrounding cross-caste and crossreligion marriages. (ORTNER, 2016, p. 65, **grifos meus**)

Me aproximo do trabalho e da economia inspirado por essas posturas investigativas. Apesar de essa não ser uma tese de antropologia visual incorporo um conceito amplo de *imagem do trabalho*. Não se trata – necessariamente – da produção de retratos ou de imagens do trabalho urbano em uma etnografia “com a câmera na mão” (ROCHA & ECKERT, 2013b), até porque essa maneira de operar em campo foi bastante tolhida pela pandemia. Por outro lado, minha formação na antropologia da imagem foi valiosa para a maneira como entendi e me posicionei metodologicamente perante as narrativas que escutei em campo. A imagem para mim assume seus múltiplos sentidos, tanto em suas expressões fílmicas ou fotográficas, como as “imagens de si” de grupos trabalhadores (DANTAS, 2020).

Nessa pesquisa a imagem é mecanismo ético mobilizado como restituição<sup>22</sup>, objeto de análise (diferentes tipos de imagens analisadas ao longo da pesquisa) e parte da produção do material etnográfico (ensaios, curadorias, coleções). Dentre esses usos, destaco a característica teórico-etnográfica da imagem, pois confronta as narrativas degradantes ou abusivas do trabalho com a construção de uma “imagem de si”, fenomenologicamente pensada pelos sujeitos.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Importantes intelectuais da antropologia visual brasileira, tais como Claudia Turra Magni e Cornelia Eckert destacam, em sua ampla obra, o papel fundamental da restituição na pesquisa com antropologia visual e da imagem. Atravessado por essa trajetória, seguindo os passos dessas orientações e reflexões, credito muito do meu entendimento da etnografia à maneira como a antropologia visual concebe a relação de interlocução.

<sup>23</sup> Sobre o tema das imagens de si no contexto do trabalho a pesquisa de Luísa Dantas (2020) é uma referência importante. A autora apresenta parte dos resultados de uma Etnografia da Duração focada em um mergulho nas imagens e temporalidades de trabalhadoras domésticas em três cidades brasileiras: Belém/PA, Salvador/BA e Porto Alegre/RS. Abordando a relação entre as transformações nas condições de emprego, as regulamentações legais e as experiências subjetivas construídas pelas trabalhadoras domésticas, interroga como se construiu no Brasil um regime de imagens (narrativas, literárias, fotográficas e fílmicas) sobre esse tipo de trabalho, e de que maneira ele destoa do que as próprias trabalhadoras consideram de si mesmas.

A antropologia da imagem aqui proposta está preocupada em centrar a interlocução antropológica nessa “imagem de si” e em reconhecer o universo de pesquisa a partir dos seus regimes de imagem. Defendemos (GÓMEZ, RAPKIEWICZ & ECKERT, 2019) que o primeiro movimento da antropologia da imagem não é de imposição ou produção imediata, mas de reconhecimento daquelas imagens que já transitam e que são mobilizadas pelas pessoas no tempo compartilhado do trabalho de campo.

Frente a essa diversidade de imagens que já orbitam o campo do trabalho, se coloca o desafio de como produzir uma narrativa antropológica com imagens. Quanto ao objetivo dessa imagética, para falar, por exemplo, da fotografia, retomo o que o crítico John Berger, escreveu em 1978<sup>24</sup>:

Sua missão alternativa é incorporar a fotografia à memória social e política, em vez de usá-la como um substituto que estimula a atrofia de qualquer memória desse tipo. Essa missão vai determinar tanto os tipos de imagens a serem fotografadas como o modo como serão usadas. É claro que não deve haver fórmulas, nem a prescrição de uma prática. Mas ao identificar como a fotografia veio a ser usada no capitalismo, podemos definir ao menos alguns dos princípios de uma prática alternativa. Para o fotógrafo, isso quer dizer pensar em si mesmo não como um repórter para o resto do mundo, mas como alguém que registra para os que estão envolvidos nos eventos fotografados. Essa distinção é crucial. (BERGER, 2017, p. 83)

Isso significa que o uso da imagem (fotográfica ou não) perpassa a “ética de interação” (ROCHA & ECKERT, 2013, p. 105), mediante as práticas restituição comprometida e dialógica. Isso inclui a restituição em sua diversidade de formatos e integra a imagem como parte produção do conhecimento antropológico. Imagens são teoria, método e dados de campo.

A perspectiva teórico etnográfica que fundamenta essa tese e que valoriza as narrativas de trabalhadores diz respeito a produzir uma narrativa, que é também uma “imagem do trabalho”, que não se renda às ficções empresariais da glamourização do trabalho, nem a de apresentar esse contexto a partir de uma exploração da qual não se tem escapatória. Ambas as posições são recorrentes nos diagnósticos produzidos sobre o trabalho com aplicativos nos dias de hoje.

---

<sup>24</sup> É evidente no texto o uso de uma gramática conceitual marcada pelos confrontos políticos e ideológicos da época, como a Guerra Fria. Apesar disso, a ideia de um compromisso com o “fotografado” pode ser base para uma postura “estética-ética” na Antropologia Visual.

Buscar um caminho alternativo na tessitura narrativa deste universo de trabalho é o principal desafio da tese. Penso que se há uma contribuição antropológica para o debate das “novas economias digitais”, esta reside em um posicionamento, calcado na etnografia, que se situe *entre* o salvacionismo dos explorados e glamourização dos “empreendedores de si” e em se perguntar quais as imagens que os próprios trabalhadores e trabalhadoras projetam para si mesmos. Nesse espaço, se abre a possibilidade de discutir uma antropologia do valor (GRAEBER, 2013).

### **Escrito sobre a escrita**

A postura teórica etnográfica delineada acima exigiu uma atenção maior ao processo de escrita. Já que se tratou de uma etnografia multi-situada (Marcus, 1995) a ideia foi apresentar um percurso de pesquisa inspirado em outros exemplos de pesquisas internacionais já realizados no PPGAS/UFRGS.<sup>25</sup> Especial se tratando dos Estados Unidos, atentei para outros tipos de etnografia de pesquisadores/as que eram “de fora” e que, portanto, *estranhavam* (DAMATTA, 2010) o ordinário<sup>26</sup>; esse referencial foi importante tanto no estilo de escrita como na postura de estar atento aos diálogos, às expressões em outra língua, maneiras de falar, músicas, etc.

Buscando utilizar um estilo direto de escrita, traduzi e adaptei a maioria das expressões e conceitos em língua estrangeira, visando um público leitor em português. Em termos éticos ocultei os nomes reais de algumas pessoas com as quais dialoguei, quando me pediram ou em situações que julguei necessário. Incluo as imagens como material fundamental para compreensão antropológica do assunto estudado. Em alguns casos, organizei as imagens em estrutura narrativa, dispensando o uso de legenda, por acreditar que são formas legítimas de expressão etnográfica, tanto quanto o texto.

### **Apresentando os capítulos**

Estruturei a tese com uma ideia de que o tema do valor do dinheiro e do trabalho, no contexto dos aplicativos de transporte, seja transversal aos diferentes

---

<sup>25</sup> Em especial as que tem conexão com a antropologia econômica, tais como Louise Farias (2018) Patricia Kunrath (2017), Rosana Pinheiro-Machado (2009) Arlei Sander Damo (2005).

<sup>26</sup> A referência do estudo de Ruben Oliven (1998) sobre o dinheiro e de Marc Abélès (2002) sobre o vale do silício foram significativas.

assuntos tratados, permitindo que a articulação entre as experiências de pesquisa no Brasil e nos Estados Unidos estivessem distribuídas nos diferentes capítulos.

O primeiro capítulo, **“Mundo do trabalho em transformação”**, reflete sobre o trabalho nos dias de hoje e quais as principais transformações estão implicadas na mudança de lógica do capitalismo fordista moderno para um capitalismo digital, influenciado pelo Vale do Silício. Abordo os contrastes do mercado de trabalho no Brasil e nos Estados Unidos, durante o período de pesquisa e como a pandemia trouxe impactos nos significados do trabalho.

De um amplo conjunto de mudanças, situo o cenário da economia dos bicos, das “economias do compartilhamento”, e do trabalho por aplicativo. Avalio os impactos dessas tecnologias e as principais controvérsias levantadas por elas. O conceito de trabalho justo, o cenário dos movimentos e das organizações coletivas do trabalho digital.

No segundo capítulo: **“Culturas do carro: Porto Alegre e Atlanta como cidades-personagem”**, apresento os contrastes das culturas do carro no Brasil e nos Estados Unidos e as duas cidades nas quais realizei etnografia. Descrevo a urbanização e as formas de deslocamento em Porto Alegre e Atlanta, que ajudam a entender o desmantelamento da ideia de transporte público e, de outro lado, a “popularização” dos aplicativos de transporte individual. Considero o automóvel como um objeto antropológico e sua influência na cultura envolve as hierarquias, as normas, a estratificação social e a violência.

No terceiro capítulo, **“Entradas e saídas: trajetórias de vida e trabalho”**, proponho “tipologias” de motoristas de aplicativo, possibilitando agrupar as trajetórias e motivações de trabalho: os motoristas em tempo integral e os motoristas em tempo parcial. Reflito sobre a relação desses perfis com as horas trabalhadas, os ganhos obtidos. Neste conjunto de narrativas biográficas, avalio os “desejos de saída” dos aplicativos, olhando mais atentamente para a articulação de projetos de vida em um determinado espaço de tempo. Apresento como o discurso do empreendedorismo, proferido pelas companhias de aplicativos, reposiciona os sujeitos, articulando seus projetos de futuro e de que maneira isso causa impacto na continuidade da ocupação.

O capítulo quatro, **“Espaços, carros, metas e o valor do popular”**, mostra como as espacialidades e temporalidades das cidades são articuladas pelos aplicativos e pelos trabalhadores em suas rotinas de trabalho. A violência urbana aparece como um eixo importante e a precificação dos trajetos e suas avaliações. Por

fim, discuto o tema da classe social enquanto metáfora de mapeamento das hierarquias sociais explicitadas nos serviços de transporte e nas narrativas de trabalho. Interrogo como se produzem hierarquias a partir do discurso da “popularização” e quais os motivos e diferenças do processo de popularização no Brasil e nos Estados Unidos.

Discuto como o carro aparece nas narrativas de trabalho como propriedade, instrumento de trabalho, cartão profissional, acompanhando a biografia cultural do automóvel nas narrativas.

O capítulo cinco: **“Coletivos, grupos e organizações”**, é fundamentado na etnografia entre diferentes tipos de grupos e associações de motoristas e suas maneiras de organização. Acompanho as narrativas das lideranças e a estrutura de diferentes grupos. Discuto o tema da política ordinária e suas conexões com a política institucional. Descrevo os principais desafios nas organizações de motoristas e quais são os principais argumentos utilizados pelos atores para reivindicar a união. Aqui aparecem termos tais como “classe”, “categoria”, entre outros, que definem o coletivo de motoristas. Avaliei como, na pandemia, surgiram novas formas de posicionamento, concepções de justiça no trabalho e esferas de discussão sobre o valor desta categoria enquanto “essencial” ao funcionamento da cidade e sociedade.

**CAPÍTULO 1: O mundo do trabalho em transformação**



Enquanto Eric dirigia seu *Subaru Forester* na direção de uma livraria especializada em livros usados na zona metropolitana de Atlanta, eu, no banco do passageiro, ia me atualizando de seus recentes planos. Sua ideia era sair do quarto que alugava pelo *Airbnb*<sup>27</sup> – o contrato de meio ano estava chegando ao fim – e buscar outro lugar para viver. Quando perguntei se ele iria dividir com alguém, me disse: “É claro que vou morar sozinho cara, já tenho 30 anos!”

Eric nasceu em Fairfield County, Connecticut,<sup>28</sup> proveniente de uma educação de classe média alta e com a predominância de empregos de colarinho branco. Durante os estudos em Letras/Inglês, na Universidade da Califórnia, trabalhou em diferentes empregos no setor de restaurantes e de serviços, especialmente em cafés. Durante o trajeto de carro, me falava que quando lia textos de críticos literários e outras profissões da área sabia que tinha a *capacidade* de desempenhar bem aquela função e me pareceu um pouco indignado de não estar fazendo isso no momento.

Nos conhecemos porque dividimos a mesma casa por um período de tempo, nos demos bem logo de cara e dialogamos bastante – durante minha estada lá e depois, pelo telefone – sobre o mercado de trabalho e, claro, literatura, interesse que ambos compartilhávamos. Com essa aproximação pude acompanhar várias mudanças em sua vida: quando cheguei ele estava estudando para a faculdade de Direito enquanto trabalhava como *maitre* no restaurante de um amigo em Atlanta. O projeto de uma nova carreira era incentivado por sua noiva, que estava morando na Califórnia e achava que ele se tornar um professor de inglês não era o melhor caminho, financeiramente falando. Com o passar do tempo, ele foi se desencantando por aquilo e pensando que talvez o Direito não o realizasse totalmente. Logo após o Natal de 2021, ele pediu demissão de seu trabalho no café e deixou Atlanta, voltando momentaneamente para a casa dos pais até seu próximo passo, quando ele e a noiva se mudariam para Austin, no Texas.

Meu amigo não foi o único a pedir demissão nesse período de tempo nos Estados Unidos. Proliferavam nos jornais informações e manchetes sobre o fenômeno classificado pela mídia como “A Grande Renúncia”. O período de setembro a

---

<sup>27</sup> Airbnb é uma empresa criada com o objetivo de “compartilhar casas”. Por meio de uma plataforma digital os usuários podem alugar quartos ou espaços inteiros. Gallagher (2017) revisa a história dessa plataforma.

<sup>28</sup> A cidade foi definida por ele como “Hoity Toity” uma gíria para definir pessoas esnobes.

novembro de 2021 bateu recordes de pedidos de demissão nos EUA em 20 anos.<sup>29</sup> Só em novembro foram 4,5 milhões de pessoas que deixaram o trabalho<sup>30</sup>. Uma das principais explicações era a exaustão causada pela pandemia e o aquecimento da economia com a reabertura das cidades pós *lockdown*, que permitia um momento para recalculiar os projetos de vida. Ainda assim, mesmo com essa momentânea “escassez de trabalho [*labor shortage*]” os trabalhadores e trabalhadoras relatavam poucos ganhos na segurança econômica já que a predominância das vagas disponíveis era de tempo parcial.<sup>31</sup>

Uma reportagem do Daily Express<sup>32</sup> dizia que aquilo não duraria muito, que o trabalho estava “no DNA norte-americano” e que, de acordo com pesquisa feita pela revista de finanças Barron’s, 51% das pessoas que haviam se demitido em setembro tinham reservas econômicas para se manterem por no máximo três meses sem retornar ao trabalho. Realmente, aos poucos foi se tornando claro de que não se tratava de sujeitos que “nunca mais” voltariam para o mercado de trabalho, mas que estavam migrando em busca de melhores oportunidades. Essa reavaliação do fenômeno fez com que comesçassem a surgir termos tais como *Great Refreshment*<sup>33</sup> ou de *Great Reshuffling*.<sup>34</sup>

Quando dialoguei com a professora Erin Hatton<sup>35</sup>, da Universidade de Buffalo/New York, que vem acompanhando o mercado de trabalho norte-americano a partir de pontos de vista não usuais – como as prisões (HATTON, 2021), por exemplo<sup>36</sup> – ela propôs um contraponto: “é verdade que muitas empresas estão lutando para encontrar funcionários. Mas eles estão lutando encontrar funcionários *para o salário que estão oferecendo*”. [grifo meu]. Ela tinha razão: um survey conduzido pelo *Pew Research Center*<sup>37</sup> apontou que as principais motivações

---

<sup>29</sup> Casselman, Ben. *More quit jobs than ever, but most turnover is in low-wage work*. The New York Times, 4 Jan, 2022.

<sup>30</sup> Rosenberg, Eli. *A record 4.5 million workers quit or changed jobs in November*. Washington Post, January 4, 2022|

<sup>31</sup> Scheiber, Noam. *Despite Labor Shortages, Workers See Few Gains in Economic Security*. The New York Times, Published Feb. 1, 2022

<sup>32</sup> Harrop, Froma. *Americans are not used to not working*. The Daily Press 7 dez 2021.

<sup>33</sup> Hoong, Chua. *Forget the Great Resignation, aim for the Great Refreshment*. The Strait Times. 14 de janeiro de 2022.

<sup>34</sup> Krugman, Paul. *What Ever Happened to the Great Resignation?*. The New York Times, April 5, 2022

<sup>35</sup> Em conversa realizada no dia 23 de março de 2022, via Zoom.

<sup>36</sup> Escrevi uma resenha sobre o livro editado por ela que discorre sobre o trabalho e punição e que foi publicada no portal *Exertions*, vinculado à *Society for Anthropology of Work* (GÓMEZ, 2022)

<sup>37</sup> Parker, Kim. & Horowitz, Juliana. *Majority of workers who quit a job in 2021 cite low pay, no opportunities for advancement, feeling disrespected*. Pew Research Center, March 9, 2022.

apresentadas pelas pessoas que protagonizavam essa grande quantidade de pedidos de demissão eram a baixa remuneração (acionando a prática do “me pague mais ou eu me demito (“*Pay me more or I quit*”)<sup>38</sup>), a falta de oportunidade de progredir e o desrespeito nos locais de trabalho. Conforme me disse a professora Hatton, mesmo que “A Grande Renúncia” não significasse um definitivo abandono dos postos laborais, estava ocorrendo um reconhecimento real do papel do trabalho em nossas vidas e o quanto as pessoas *querem dar* aos seus empregos e que no contexto da pandemia ficou claro que “seus chefes ou seus locais de trabalho não se importavam com eles.”

Esse cenário particular do mercado de trabalho norte-americano, mostrou a conexão entre a pandemia, a oferta de mão de obra e as reconfigurações do valor subjetivo do trabalho. A lógica de que “o aspecto favorito em meu trabalho é o fato de que eu tenho um trabalho” (BOWE *et al*, 2000)<sup>39</sup>, se relativizava um pouco, na medida em que surgem narrativas sobre a *qualidade* do trabalho.

Penso que o exemplo da “grande renúncia” contém temas fundamentais do fenômeno do trabalho hoje. Esse acontecimento chama atenção para uma zona complexa que permite um entendimento do trabalho como um objetivo para além de apenas satisfação das necessidades econômicas, fazendo a ressalva da particularidade de estar falando da primeira economia do mundo. Outro importante aspecto desse acontecimento é que ele reforça alguns argumentos apresentados por David Graeber, em *Bullshit Jobs* (2018).

O primeiro deles é de que, desde os primórdios da industrialização, os avanços tecnológicos apresentavam uma promessa de libertação, especialmente em termos de trabalho. As expectativas eram de que a tecnologia tivesse a capacidade de desvincular as pessoas das longas e exaustivas jornadas laborais. Passado mais de um século desde a invenção da primeira grande fábrica, o avanço tecnológico foi na direção contrária àquelas expectativas: fez com que as pessoas trabalhassem mais e “em coisas que não querem ou não gostam” (GRAEBER, 2018). E o segundo é que se houvesse uma política de renda mínima universal que permitisse um espaço de “escolha” no mundo do trabalho se criaria outros tipos de valor para o trabalho. Depois

---

<sup>38</sup> Wells, Charlie; Ballentine, Claire and Cachero, Paulina. *Pay Me More or I Quit: Workers Play Risky Game With Their Bosses*. Bloomberg 4 de fevereiro de 2022

<sup>39</sup> Proveniente de um estudo feito com narrativas orais de trabalhadores norte-americanos de diversos setores, no início dos anos 2000. O relato de um aposentado: “Eu acho que trabalhei por tanto tempo que eu sinto que preciso continuar indo para o trabalho”, é outro dos exemplos.

de conquistada uma mínima segurança econômica, a experiência do trabalho buscava prazer, a realização, a capacidade de progresso, o sentir-se importante, parte da sociedade, contribuindo coletivamente. Temas fundamentais que discutirei entre os motoristas de aplicativo e a partir de suas narrativas.

Acompanhei etnograficamente a maneira como os/as motoristas produziam sentidos sobre o que estavam fazendo e que estabeleciam uma relação particular com o contexto. Oportunidades de pensar tanto sobre o que representava o dinheiro, quanto vale o meu trabalho? Quando se ganha, quanto “vale” o trabalho, quais são as formas de satisfação que tinham, perante ao que almejavam.

O cenário que eu observava em Atlanta me permitiu um contraponto com o cenário brasileiro e, sobretudo, um espaço a mais para discutir uma narrativa recorrente entre os diagnósticos midiáticos e sociológicos que se produziam sobre motoristas de aplicativo: de que esses o faziam unicamente por necessidade, de que eram enganados pelas empresas ou de que não tinham categorias e experiência suficiente para pensar sua condição no mundo do trabalho. O que encontrei nos dois países foram pessoas com muitas ferramentas para se auto pensar, que aceitavam o desafio de serem provocadas e que estão em constante movimento de repensar seus projetos de vida, mesmo em condição de precariedade.

Visando me dedicar a esse espaço imaginativo de valorização do trabalho e do dinheiro, tive que entender o que acontece no mundo do trabalho hoje, e quais as inovações contidas no modo de trabalhar via plataformas, como o aplicativo Uber e outros.

## 1.1 Contrata-se: Vagas de emprego na paisagem urbana de Atlanta





## 1.2 Instabilidade, desemprego e tecnologia: temas centrais no trabalho hoje

A pandemia agravou a condição das pessoas que tinham já uma relação precária na maneira de ganhar a vida e inseriu novos elementos de risco. Apesar disso, a configuração do trabalho hoje e seu movimento para um cenário mais tecnológico, mais instável e com menor rede proteção tem um trajeto anterior à crise sanitária.

As reflexões sobre economia estão recorrentemente referenciando transformações como palavra-chave, como já se nota na obra clássica de Karl Polanyi (2000). Existe longevidade na literatura das ciências sociais que busca a compreensão do “novo” que se apresenta diante dos olhos de quem investiga. São as mudanças nas maneiras de pensar e agir, nas formas de produção e acumulação, nos imaginários, nas expressões das desigualdades, nas emoções e nos costumes. Independente do paradigma que escolhermos, agimos explicando, interpretando (CARDOSO DE OLIVEIRA, 2006) ou descrevendo (LATOUR, 2012) as transformações que nos cercam.

É interessante constatar, no tocante às discussões sobre relações de trabalho, a frequência com que este é associado a termos como “mudança” e “transformação” (VACLAVIK; VIERA; ANTUNES, 2018, p. 2).

O termo “transformação” virou gramática comum para avaliar todo o tipo de coisas incluídas debaixo desse guarda-chuva conceitual. Mas, é claro que isso não acontece por acaso. Afinal, optando por uma posição etnográfica atenta ao “ciclo de mutilações e renascimentos das formas de vida social” (ROCHA & ECKERT, 2015, p. 31), remetemos ao movimento analisado por Schumpeter (1982) e classificado como “destruição criativa”, isto é,

processo que consiste, para o capital e seus detentores, em destruir constantemente as antigas formas de produção e de troca para substituí-las por formas mais “inovadoras”, isto é, ao mesmo tempo tecnicamente mais eficazes e financeiramente mais rentáveis”. (DUBAR, 2009, p. 199)

Os efeitos desses processos foram analisados contemporaneamente, em especial nos estudos que apontam para uma crise na sociedade salarial (CASTEL, 2015) e na emergência de um novo espírito do capitalismo (BOLTANSKI &

CHIAPELLO, 2009). Esse novo arranjo capitalista incorpora os principais elementos de sua crítica<sup>40</sup> e reconfigura a estrutura e o sentido das empresas e do valor trabalho.

No capitalismo “tradicional”, calcado nos sistemas de proteção de uma “modernidade sólida” (BAUMAN, 2009), as carreiras de longa duração eram uma possibilidade, devido à estabilidade promovida pelas empresas de estrutura hierárquica piramidal (SENNETT, 2015a). Atualmente predominam os *roller-coaster work* (HO, 2009) para o qual as narrativas da instabilidade são tornadas plausíveis para os trabalhadores, como demonstra a etnografia de Karen Ho

Embora a maioria dos meus informantes entendeu que suas próprias demissões foram causadas por “desacelerações do mercado” em tempos de crise econômica, depois de realizar um trabalho de campo ao longo de vários anos, percebi que meus informantes pareciam ter uma insegurança no emprego em praticamente *em todos os momentos*, embora frequentemente associem *retrospectivamente* essas ansiedades com tempos de crise. (HO, 2009, p. 231)

Segundo Richard Sennett, as novas exigências da estrutura do capitalismo produzem uma profunda marca no caráter dos trabalhadores sob os quais paira o “fantasma da inutilidade”. Na cultura do novo capitalismo, essa ameaça é mobilizada por três forças: “a oferta global de mão-de-obra, a automação e a gestão do envelhecimento” (SENNETT, 2006, p. 84). Outro diagnóstico das condições subjetivas de emprego na contemporaneidade vem de David Graeber (2018). De acordo com o antropólogo, crescem as formas de emprego desnecessárias ou perniciosas, das quais nem mesmo o empregado consegue justificar a existência, ainda que, como parte das exigências empregatícias, se sinta obrigado a parecer que esse não é o caso.

O desemprego é outra temática que, junto com a instabilidade, ou, quando muito, “estabilidades de cristal” (CAPOGROSSI, 2020), delinea os mercados de trabalho hoje (SILVA, 2009). A partir dessas características são impulsionados ou retomados os discursos sobre o fim do trabalho e a necessidade da defesa da importância em seu estudo.

---

<sup>40</sup> “A crítica aos quais o capitalismo está exposto são elementos determinantes da formação do próprio capitalismo predominante em uma época” (BOLTANSKI & CHIAPELLO, 2009, p. 129).

Se o trabalho não mais estrutura as promessas de progresso social, se os coletivos “de classe” foram desfeitos sob as injunções do trabalho precário, se direitos e sindicatos não mais operam como referências para as maiorias, se tudo isso mostra que os “tempos fordistas” já se foram, o trabalho não deixa de ser uma dimensão estruturante da vida social. (TELLES, 2006, p. 173)

O constante recuo das proteções sociais do trabalho se difere de outros momentos históricos e ganha contornos particulares:

A nova instabilidade, definida e vivida num cenário de proteções, é assim absolutamente distinta da incerta do amanhã que foi, através dos séculos, a condição habitual do que então se chamava povo. De modo que não tem muito sentido falar hoje de “crise”, se não se avalia a exata medida dessa diferença. (CASTEL, 2015, p. 22)

Se a reconfiguração da estabilidade e o desemprego são grandes esferas das reconfigurações do trabalho hoje, a tecnologia é outra desses eixos e tem influência sobre eles.

### **1.3 Economia digital, economia de plataforma**

O capitalismo se transformou radicalmente e sua nova face é ditada pelas gigantes empresas da tecnologia. Enquanto no século XX a imagem do capitalista converge para Henry Ford, mestre da produção em massa, no século XXI podemos situar em Bill Gates ou Steve Jobs, para os quais a chave da revolução de produção de riqueza está na imaterialidade das tecnologias digitais.

As maiores corporações do planeta estão vinculadas à tecnologia digital e as plataformas e seu uso na internet. Google, Amazon, Facebook, Apple e Microsoft revolucionaram o mercado, apostando na singularização (COCHOY, 2012) dos bens de consumo. A expressão desse domínio pode ser vista em seus lucros e valores de mercado:

**Tabela 1** A cinco maiores empresas do mundo (valor de mercado - junho de 2018)

Colocação	Empresa	Serviços	Setor geral de atuação	Setores específicos de atuação	Sede	Valor de mercado (US\$)
1º	Amazon	Amazon Marketplace, Amazon Web Services (AWS), Souq.com, Twist, Amazon Prime Video	Tecnologia digital	E-commerce, nova economia digital e serviços culturais-digitais	Estados Unidos	822 bilhões
2º	Apple	Série Iphone, série Ipad, sistema operacional IOS, Apple Music	Tecnologia digital	E-commerce, nova economia digital e serviços culturais-digitais	Estados Unidos	785 bilhões
3º	Microsoft	Skype, sistema Windows, Mixer	Tecnologia digital	E-commerce, nova economia digital e serviços culturais-digitais	Estados Unidos	725 bilhões
4º	Google	Sistema de busca, Chrome, YouTube, Android, Google Maps, Gmail, Google Drive, Google Play, Waze	Tecnologia digital	E-commerce, nova economia digital e serviços culturais-digitais	Estados Unidos	693 bilhões
5º	Facebook	WhatsApp, Instagram, Messenger	Tecnologia digital	E-commerce, nova economia digital e serviços culturais-digitais	Estados Unidos	688 bilhões

Fonte: *Valor Econômico*.

Figura 1: As cinco maiores empresas do mundo.  
Fonte: (Alves, 2019).

Os números impressionam e dão noção do impacto dessas empresas de tecnologia na economia hoje: o CEO da Amazon, Jeff Bezos, foi a primeira pessoa a alcançar uma fortuna de 200 bilhões de dólares.<sup>41</sup>

Nesse mundo tecnológico, o conceito de *plataforma* é chave para entender a forma de operar dessas empresas. As empresas atuam não como produtoras, mas como mediadoras das trocas no mercado.

Hoje, o maior distribuidor de notícias do mundo (Facebook) não escreve artigos. A maior empresa de transporte (Uber) não possui carros. O maior editor de fotos (Instagram) não tira fotos. (MAFFIE, 2018, p. 1)

As empresas são plataformas digitais que oferecem uma interface tecnológica e permitem encontros entre compradores e vendedores. A forma de negócio é de um “mercado biface”, exemplificado pelo desenho:

<sup>41</sup> G1. Jeff Bezos, dono da Amazon, é a primeira pessoa a alcançar fortuna de US\$ 200 bilhões, segundo Forbes (26/08/2020).

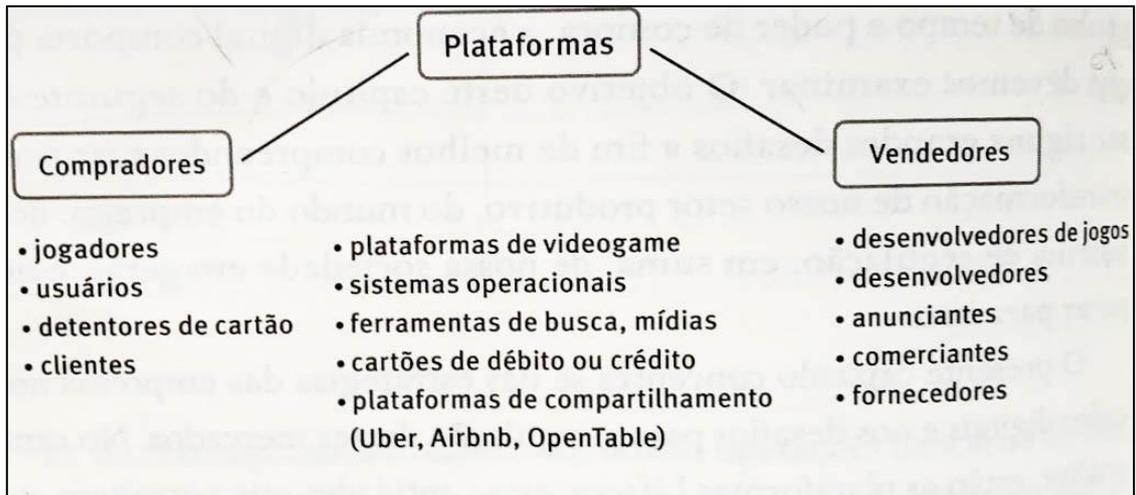


Figura 2: Modelo de uma plataforma biface.

Fonte: Tirole (2020, p. 396).

Agindo como “intermediadores digitais”, as empresas-plataforma têm que “seduzir duas categorias de clientes a fim de lucrar com seus respectivos interesses” (TIROLE, 2020, p. 399). É importante destacar que a externalidade entre cada uma das faces do mercado, ou seja, elas só se encontram por meio da plataforma mediadora, faz com que não ocorra, necessariamente, uma divisão igual de preços entre as duas faces. A empresa pode taxar mais os vendedores e exonerar os compradores, por exemplo, como estratégia de mercado. A plataforma de streaming de músicas *Spotify*, cobra a taxa mensal dos usuários por assinatura para disponibilizar um enorme acervo de músicas para quem as utiliza, e remunera, “do outro lado”, os/as artistas por uma porcentagem relacionada a métricas que calculam a quantidade de reproduções das músicas.

A lógica que opera nesse tipo de negócio é o que Phillippe Steiner (2017) chama de “*matching markets*”<sup>42</sup>, isto é, uma economia não se baseia em preços e recursos financeiros fixos, mas em “ajuste”, ou mais precisamente em “ser selecionado”. Nessa forma de mercado estão em jogo escolhas guiadas por preferências. As plataformas estão sempre tentando encontrar o melhor parceiro de cada uma das faces. O processo de estabelecimento de um preço para essa troca depende de uma série de fatores. Alguém que está atrasado para um compromisso em um horário de pico, aceita pagar mais por uma corrida de aplicativo, por exemplo.

<sup>42</sup> A palavra “*matching*” de língua inglesa, significa tanto combinação como igualar (*to match*). Produzir uma combinação ideal, algo que dê certo, que fique correspondente.

Nesse processo de intermediação, a atuação da empresa plataforma faz uso corrente das práticas de “avaliar e valorizar” (CALLON, 2009, p. 250). Já que elas não são necessariamente produtoras do que quer que seja que está disponível aos compradores, atuam na regulação e classificação, agindo como um controle de qualidade de ambas as partes.

Nos mercados por plataforma estão presentes critérios auditáveis das práticas, medidores objetivos de qualidade e confiabilidade (SHORE, 2009). São recorrentes os processos digitais de avaliação dos serviços. No caso dos transportes, os passageiros e os motoristas fazem uns dos outros após a corrida, preenchendo em uma escala de 1 a 5 estrelas e com a possibilidade de tecer comentários ou adicionar “gorjeta” por serviços prestados. Tanto compradores como vendedores acabam inseridos em uma “cultura da auditoria” (SHORE, 2009), algo bastante recorrentes nos cenários neoliberais, cada vez mais crescentes em diferentes aspectos da vida em sociedade. Brito e Schuch argumentam, citando Michael Power e a noção de “alquimia”, que esse tipo de iniciativa busca, por meio de números, cálculos e quantificações as soluções para problemas de “eficácia” ou mesmo morais e emocionais:

A procura por uma panaceia universal capaz de curar os muitos males, inclusive morais, orientou a alquimia e é revelador que seja usado para descrever a produção de sentidos no mundo das auditorias numa promessa de que, enfim, não haverá mais contradições entre finanças e moralidade. (BRITO & SCHUCH, 2017, p. 17)

A forma com a qual as empresas plataforma funcionam, alçou voo com uma narrativa libertadora e fundamentada na ideia de uma “economia do compartilhamento”. De acordo com Alex Rosenblat, esse termo está diretamente relacionado com a crise de 2008 e articulada de maneira clara “para vender uma narrativa” (ROSENBLAT, 2018, p. 22), se propondo como uma alternativa ao consumo. Novas promessas de trabalho, vida e tecnologia se delineiam: “usando a tecnologia, milhões de pessoas em toda a sociedade agora seriam capazes de reunir e compartilhar com eficiência seus recursos limitados” (idem, p. 23).

O termo “novas economias” ou “economia do compartilhamento [*sharing economy*]” é bastante utilizado para definir “onda dos novos negócios que usam a internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como aluguéis imobiliários de curta duração, viagens de carro ou tarefas

domésticas (SLEE, 2017, p. 2). Os princípios fundadores desse tipo de iniciativa foram centrados

na mudança de uma “mentalidade centrada na posse” para uma “mentalidade centrada no uso”, estes novos modelos econômicos prezam pela maximização da utilidade e da capacidade ociosa tanto de bens tangíveis - como carros, bicicletas ou ferramentas - como de ativos intangíveis - como tempo ou habilidades pessoais. (VACLAVIK *et al.* 2018, p. 1)

Alguns autores, como Thomas Widlok, analisam a emergência das economias do compartilhamento em sua associação com a escassez das formas tradicionais de emprego e renda:

The newly emerging jobs are chronically small in number and for an increasing proportion of the population jobs and market exchanges cannot ensure access to goods. Even where production intensifies it is a lack of access to land and waged employment that has led societies in the global South to experiment with new forms of distributive practices that are based on sharing. (WIDLK, 2017, p. xiv)

Widlok destaca que, em termos conceituais, “compartilhar” se distingue tanto da economia de mercado como de doação de presentes. As economias do compartilhamento têm um apelo argumentativo poderoso, conforme a intensificação da crise ecológica (HOWARD, 2017) em seu aspecto global (ANGUS, 2016). Compartilhar, em termos ideais, seria produzir menos.

A maneira como se organiza o capitalismo de plataforma gerou como consequência formas diferentes de emprego. Quem oferta um quarto da sua casa em uma plataforma como *Airbnb* ou seu carro para transporte de passageiros no *Uber*, não lida diretamente com seus “clientes”, mas com uma empresa que, em última instância, resume seus contatos com essa pessoa em um aplicativo no celular.

É difícil apontar algum aspecto na vida social ou econômica que não tenha sido afetado pela tecnologia. No mundo do trabalho isso não é diferente, mas a noção de *trabalho em plataformas* quer indicar uma relação específica das pessoas que trabalham com a tecnologia. Esse conceito denomina “atividades de trabalho que são mediadas por plataformas digitais e como são as condições de trabalho dessas pessoas” (GROHMANN & QIU, 2020, p. 3).

O maior desafio, em termos de emprego e direitos do trabalho é a regulamentação desse tipo de função, justamente pela narrativa do compartilhamento que afasta a classificação de uma plataforma como uma empresa *empregadora*.

Dentre os variados setores da economia de plataforma e das diversas possibilidades de trabalho que daí surgiram optei por estudar aquelas dedicadas ao transporte urbano. Esse enfoque demandou entender como funciona a interação entre compradores e vendedores nesse tipo de plataforma, qual o sistema tecnológico em torno da precificação dos trajetos urbanos e seus processos de auditoria.

#### 1.4 Plataformas de transporte

A associação entre o trabalho de plataforma e a mobilidade é recorrente desde as primeiras iniciativas desse tipo de negócio. A partir dos anos 2000 a chamada “mobilidade inteligente” passou a ser uma preocupação e um mercado emergente. Combinando o uso da Internet e dos *smartphones*, o fenômeno do compartilhamento de automóveis se tornou cada vez mais comum. De acordo com a revista *Época Negócios* de agosto de 2018, esta configuração trouxe novos desafios e arranjos complexos “entre montadoras, empresas de tecnologia e provedores de serviço, além de startups de hardware e de software”. Segundo a mesma fonte, se em 2015 havia 7 milhões de pessoas no mercado global de carros compartilhados, a projeção para 2020 é de 36 milhões no mundo.

O setor automobilístico é um dos principais alvos de críticas decorrentes da crise ambiental global<sup>43</sup> e foi solo fértil para as mais diversas iniciativas de mercado: desde a *Amazon* pagando pessoas para fazerem entregas com seus próprios carros<sup>44</sup> até as empresas próprias de transporte como a *Lyft*, a *99 Pop* e a *Uber*. As empresas funcionam com aplicativos de celular que proporcionam que usuários se “vinculem” com os motoristas do serviço. Tendo as informações da localização do usuário e do motorista, via internet e *GPS*, a plataforma conecta essas duas faces do mercado, estipulando um preço que leva em conta o trajeto, a proximidade de um e de outro e a oferta e demanda de carros naquele determinado horário.

Tomando a *Uber* – a maior e mais bem sucedida empresa do ramo, criada em 2009 – “Invés de comprar carros ou contratar empregados, desenvolveu dois

---

<sup>43</sup> Penny Howard (2017) em sua etnografia entre pescadores escoceses revela como o trabalho dessa profissão está profundamente impactado pelas narrativas produzidas em torno da “crise oceânica” ou da “crise ambiental”. Referências sobre a crise ambiental na antropologia brasileira, ver (LEITE LOPES, 2004) e (DEVOS, 2009).

<sup>44</sup> Disponível em: <<http://money.com/money/5478747/amazon-is-paying-people-20-an-hour-to-deliver-packages-using-their-own-cars-and-the-competition-is-cutthroat/>>. Acesso em: 17 jan. 2022

aplicativos: um para clientes e outro para motoristas” (KESSLER, 2018, p. 6).<sup>45</sup> Na perspectiva do passageiro, o aplicativo permite a opção de cadastrar um cartão de crédito, o que economiza tempo no momento de sair do carro no final da corrida. Para solicitar um carro, o passageiro deve confirmar sua localização e digitar o endereço desejado como destino. É possível adicionar paradas no caminho e agendar um horário específico para a corrida, que não seja de modo imediata.

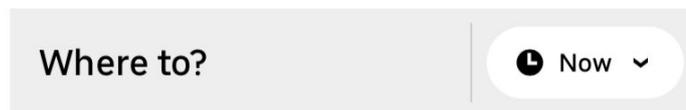


Figura 3: Aba na qual se digita o endereço final.  
Fonte: Aplicativo da Uber.

Após a confirmação do endereço e da corrida, o aparelho realiza o *matching* (STEINER, 2017) com um motorista próximo e o usuário visualiza o preço estimado pelo trajeto e pode escolher se aceita ou não. Aceitando, o passageiro tem uma estimativa do tempo que o carro chegará em sua localização e pode acompanhar o deslocamento do carro em tempo real, via aplicativo. Ao final da viagem, é possível fazer a avaliação do motorista em uma escala de 1 a 5 estrelas e deixar comentários, tanto no perfil pessoal do motorista, como para a empresa-plataforma.

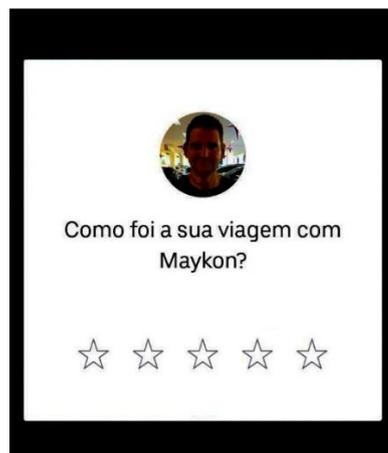


Figura 4: Avaliação do motorista.  
Fonte: Print do aplicativo Uber - setembro de 2019.

<sup>45</sup> Instead of buying cars or hiring employees, it made two apps: one for customers, one for drivers” (KESSLER, 2018, p. 6).

Essas “inovações” constituem parte do progresso tecnológico trazido por plataformas, tais como o Uber, e que trouxeram reais mudanças em termos de praticidade e qualidade em relação ao serviço do táxi, na perspectiva dos usuários.

O motorista, por sua vez, tem sua própria versão do aplicativo, na qual pode visualizar no topo da tela seu saldo obtido até o momento, seu perfil, notas e avaliações e o mapa da cidade, que é organizado em zonas. Essas zonas podem se tornar vermelhas e, nesses casos, taxas de aumento são aplicadas no preço das corridas. Isso ocorre devido a diferentes razões, que podem ser: a maior procura de usuários, a menor presença de veículos, o horário de pico ou a realização de um grande evento na cidade.

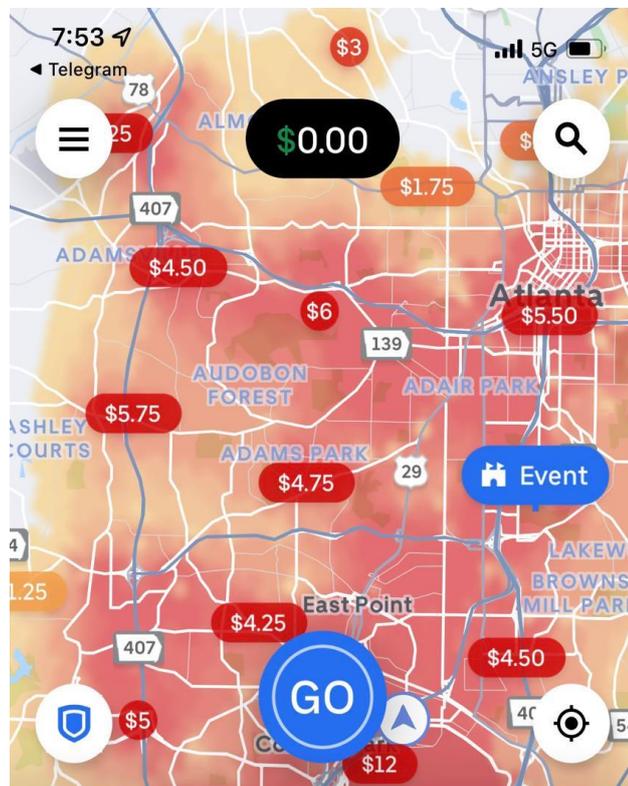


Figura 5: Visão do motorista de uma área de dinâmica

Fonte: Telas compartilhadas das interlocutoras Ana (Porto Alegre) e Brenda (Atlanta).

Outra informação produzida e disponível, tanto no aplicativo dos passageiros, como no dos motoristas, é a produção de ranqueamentos de ambos. No caso do perfil do motorista, a combinação de um conjunto de informações produzidas pelas avaliações feitas pelos passageiros e os modos como o motorista utiliza o aplicativo, faz com que a plataforma organize seus dados e produza estatísticas que consideram sinônimo de “confiabilidade”, “frequência” e “segurança”. Assim, estabelece

categorias de diferenciação entre os motoristas, que pode retornar em bônus ou em punições. Um dos exemplos é a categoria “diamante”, criada pela Uber. Ela classifica como “motoristas diamante” aqueles bem classificados, que tem direito de conseguir “corridas melhores”, descontos e podem participar de promoções em postos de gasolina credenciados e da participação em “desafios”, tais como fazer um número específico de corridas em determinado período de tempo e recebendo premiação em dinheiro.

As notas dos motoristas dependem das avaliações feitas pelos passageiros e do que é chamado de taxa de aceitação e taxa de cancelamento, ou seja, a quantidade de vezes que, recebendo a mensagem de uma corrida disponível em sua tela, aceita ou não. Recorrências nos cancelamentos podem gerar banimentos da plataforma.

O processo de avaliação dos motoristas pelos passageiros exige um “trabalho emocional” (HOCHSCHILD, 1983) que deve ser realizado pelo motoristas. Esse conceito, define que os empregos também requerem “tarefas emocionais” [*emotional tasks*]. Assim, temos que “estilo emocional de oferecer o serviço é parte do serviço em si” (idem, p.5), o que transforma o desempenho do emprego em uma performance, ou melhor, em uma atuação. Nesse sentido, o trabalho emocional tem valor de troca, há monetização do desempenho das emoções.<sup>46</sup> Essa constante exigência de estar sempre se comportando “bem” em relação aos clientes também foi percebida em estudos etnográficos, entre publicitários (MÜLLER, 1989) ou *personals* (DE DIOS, 2020).

Os passageiros também são avaliados pelos motoristas após as corridas e a nota, disponível no perfil, pode ser um critério para o motorista aceitar ou não viajar com aquele passageiro. Nesse caso, a nota é estabelecida com base em quanto tempo demoram para chegar ao carro, se deixam o motorista esperando muito e suas atitudes dentro do carro.

---

<sup>46</sup> Interessantes leituras para discussão do tema são, por exemplo, o ensaio fotográfico de Fernanda Valli Nummer (2016), dos sorrisos em policiais militares como um contraponto ao uso da farda, quase como sua antítese. Assim, se colocam em tensão as dicotomias público/privado, racional/emocional, controle/descontrole. Ainda sobre emoções entre ofícios policiais, ver o artigo de Mariana Sirimarco (2017) que analisa como se dá a construção de uma narrativa heroica e institucional. Já na pesquisa de Suellen Couto e Tania Tosta (2018) sobre a profissão de atendente de telemarketing, descreve o cotidiano de profissionais desse tipo de emprego – em sua maioria mulheres – e de como suas emoções devem ser reguladas às necessidades das empresas, desde a execução de um *script*, até as tonalidades das vozes.

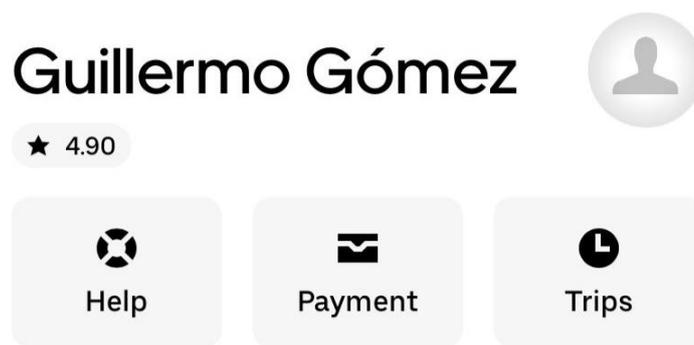


Figura 6: Perfil com nome e nota.  
Fonte: Print aplicativo – 2021

Esses procedimentos inauguram a instalação de uma cultura da auditoria (KIPNIS, 2008), que produz dados estatísticos almejando gerar mensurabilidade na qualidade e confiabilidade em perfis pessoais. A avaliação se tornou hábito, na medida em que as viagens por aplicativos se consolidaram como alternativa de transporte nas cidades.

Na Uber, os motoristas são definidos como “parceiros” e não como trabalhadores ou funcionários, o que acarretou uma série de controvérsias com as legislações dos diferentes países no qual a empresa atua, principalmente no que tange a ausência de vínculo empregatício entre os que dirigem e a empresa. O estado da Califórnia (EUA) tentou, por meio legislativo, ampliar a noção de “empregado” para que incluísse pessoas que estavam trabalhando com plataformas, incluindo as de transporte. Porém, a Uber e outras grandes empresas se posicionaram publicamente contra e lançaram uma campanha bem-sucedida que os isentou de se enquadrar na lei (CHERRY, 2021; DAVIS, 2022). Isso levou a Uber a ser “modelo de negócio para bem além do transporte” (KESSLER, 2018, p. 10).

O impacto desse modelo de negócio transformou diversos setores: “The presumption was that because Uber’s business model worked for calling cars, it could work for any other service, too.” (idem, p. 11). Essa forma de organização se associa sempre a ideia de “novidade” e está calcada em seus mitos fundadores, ou seja, sustenta uma narrativa.

“Uber’s business model and its public image, like those of so many other startups and imitators, rely on three poetic fables: the myth of the economic value of “sharing”, the myth of technological exceptionalism, and the myth of glamorized millennial labor.” (ROSENBLAT, 2018, p. 30)

O serviço por aplicativos vai muito além da Uber, relacionando-se com os motofretistas ou mesmo entregadores que utilizam a bicicleta e carregam nas costas as mochilas das diferentes empresas de alimentos. Os aplicativos estão nos serviços de hotelaria – Airbnb – e em uma diversidade de serviços que incluem o trabalho doméstico<sup>47</sup> e os “serviços gerais”<sup>48</sup>.

O processo de “se tornar motorista”, conforme o site das empresas informava em 2020, é centrado em três frases (“Faça um bom dinheiro”; “Defina seu próprio horário”; “A inscrição é fácil”). Assim, ao menos a princípio, qualquer pessoa com um carro (seu ou alugado), carteira de motorista e nenhum antecedente criminal pode se tornar um “Uber”. Esse modelo apresenta um serviço com baixa barreira de entrada e colocou em tensão o tipo de transporte individual mais comum: o táxi.

Fica claro, portanto, que existe um conjunto de transformações substanciais introduzidas no mercado de trabalho por empresas “modelo Uber” (POCHMANN, 2016). No caso do mercado de transporte urbano, os aplicativos podem ser considerados “disruptivos”, (GUIMARÃES, 2018)<sup>49</sup> da maneira como o mercado de transporte urbano e o próprio trabalho se organizou até então.

A transformação gerou controvérsias amplas<sup>50</sup>, evidentes nos imbróglios legislativos suscitados ou mesmo nas críticas e indignações (BOLTANSKI & THÉVENOT, 1999; DUBET, 2014) tanto dos taxistas, como dos próprios motoristas de aplicativo. Estes últimos advogaram a favor de melhoras das condições de trabalho ou de reconhecimento do vínculo empregatício<sup>51</sup> ou, ainda, de diminuição do risco.<sup>52</sup> As críticas mais correntes direcionadas às empresas de aplicativos se esforçam em evidenciar uma “cultura da precariedade”<sup>53</sup> (ORTNER, 2016, p. 57). Efeitos dessa

<sup>47</sup> Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/tecnologia/noticia/2019/10/plataforma-online-para-intermediar-a-contratacao-de-diaristas-ganha-incentivos-e-tem-180-profissionais-cadastradas-ck20pah99084001n3w8rpyww5.html>>. Acesso em: 02 fev. 2022.

<sup>48</sup> Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/dino/startup-lanca-aplicativo-de-servicos-de-marido-de-aluguel.7ec848ec0b090945a54373e6a331232doi1olf5r.html>>. Acesso em: 02 set. 2022.

<sup>49</sup> Segundo Tiago Guimarães que classifica as práticas comunicacionais do Uber em Porto Alegre como “disrupção destruidora” insere esses conceitos em uma égide de análise das crises transformativas das quais fazem parte integrante o capitalismo precisa delas para se manter. Shumpeter e David Harvey são influências fortes nesse campo .

<sup>50</sup> Disponível em: <[https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/07/150725\\_canada\\_uber\\_hb.shtml](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/07/150725_canada_uber_hb.shtml)>. Acesso em: 20 out. 2020.

<sup>51</sup> Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-ago-27/trt-sao-paulo-reconhece-vinculo-emprego-entre-uber-motorista>>. Acesso em: 20 out. 2020.

<sup>52</sup> Disponível em: <<https://g1.globo.com/tecnologia/noticia/roubos-e-assassinatos-fazem-uber-rever-pagamentos-em-dinheiro-no-brasil.ghtml>>. Acesso em: 20 out. 2020.

<sup>53</sup> Diversos autores e autoras associam a ideia de risco e de medo contemporâneo as transformações no mundo do trabalho: a atmosfera de insegurança derivada do risco de desemprego (ORTNER, 2016),

cultura estão desde a vulnerabilidade social da ausência de vínculo com um empregador até os extremos, da depressão e do suicídio.<sup>54</sup>



Figura 7: Sofrimento social nas categorias de motoristas.  
Fonte: New York Times, outubro de 2018.

Em abril de 2022, vários grupos organizados de “gig workers”, termo utilizado pelos norte-americanos para definir o trabalho por bicos que utilizam das tecnologias digitais para operar, se revoltaram contra os assassinatos causados pela sua categoria (Cf. KERR, 2022).

Mas como esses modelos de trabalho se expandiram tanto nas economias urbanas ao redor do mundo? Me interrogo como os aplicativos dialogaram com o mercado de trabalho brasileiro e como adquiriram popularidade. Uma das vias explicativas do fenômeno reside nas altas taxas de desempregados no país, mas essa massa de trabalhadores e trabalhadoras tem uma longa duração histórica em nossas “raízes” do trabalho.

Nesta tese, estudo a maneira como esses temas que vim apresentando até aqui – a qualidade e o valor do trabalho, repensado na pandemia, as mudanças na estabilidade e no desemprego e a influência da tecnologia – que entendo como centrais para a compreensão antropológica do fenômeno do trabalho contemporâneo, tendo como universo as plataformas de transporte. Por isso, faz sentido apresentar que tipo de cenário elas encontraram, em termos de mercado de trabalho, no Brasil.

a liquidez das carreiras da “modernidade sólida” (BAUMAN, 2009), o impacto do “tempo do novo capitalismo” para o caráter Sennett (2015).

<sup>54</sup> Conforme a reportagem do New York Times (FITZSIMMONS, 2018).

## 1.5 Plataformas de transporte e o mercado de trabalho no Brasil

O mercado de trabalho brasileiro possui características da instabilidade e da informalidade, como mostram os estudos históricos de longa duração. O fenômeno da informalidade é perene, apesar de ganhar novas formas mediante as transformações produtivas (NORONHA, 2003). A formalidade da “carteira assinada” coexiste com essas outras formas, mas, ainda assim, se distancia muito do estado de bem-estar dos países europeus.

A sociologia histórica demonstra que o trabalho no país apresenta a “herança” que o “espectro do cativo” (KOWARICK, 2019 p. 16) deixou na sociedade brasileira desde sua época colonial. Esse modelo era um “sistema autofágico que devorava seus trabalhadores (KOWARICK, 2019, p. 38-39), com história marcada pela exploração do trabalho de pessoas escravizadas. O autor destaca a emergência de uma “massa desenraizada” que atuava nos “interstícios da economia” (ibidem, p. 18). Por não ser nem escrava, nem dona de terras, essa parcela da população formava uma “mão de obra nacional” totalmente desacreditada enquanto tal.

Montado o regime de trabalho escravo, este só poderia gerar a exclusão daqueles que, sendo livres, não conseguiam ser senhores. Desde os tempos coloniais, o sistema agroexportador alicerçado na mão de obra cativa obstaculizou uma produção voltada para o mercado interno. Dessa forma, para crescente contingente, só restaria o trabalho ocasional, a atividade de subsistência ou o perambular pelos campos e cidades sem destino certo.” (KOWARICK, 2019, p. 36)

Esse desenraizamento levava a pensar o Brasil enquanto um “país sem povo”:

País sem povo, porque entre senhores e escravos perdurava enorme massa de pessoas destituídas de propriedade e de instrumentos produtivos, desempenhando tarefas acessórias e ocasionais, sobrevivendo em pequenas glebas de terra ou vagando pelos campos e cidades sem função econômica estável e precisa. (KOWARICK, 2019, p. 40-41)

Essas perspectivas auxiliam a compreender a transição de um “não-mercado de trabalho” (BARBOSA, 2016) em um percurso gradual e contraditório em direção ao assalariamento:

O mercado de trabalho não nasceu de chofre no Brasil. Foi um longo parto. A Abolição não significou a emergência do trabalho assalariado. Deu lugar a várias formas de trabalho não escravo. Na exímia síntese de Caio Prado Jr. (1985, p. 202), gerou “um tipo de relações que sem serem servis, conservarão

traços acentuados do regime abolido”. E, como veremos, com diferenças marcantes nos vários espaços do território. (BARBOSA, 2016, p. 12)

Boa parte da literatura situa a década de 1930 como marco importante para a fundação de um mercado de trabalho. Desde a constituição de um mercado consumidor em maior escala (pós Abolição da Escravatura) até as primeiras medidas legais para regulamentação do trabalho no primeiro governo Getúlio Vargas, o Estado brasileiro influenciou fortemente as normas de como operar no mercado de trabalho (THEODORO, 2004). A formalidade foi importante para a formação de um Estado-Nação e da carteira de trabalho como principal “documento urbano” (PEIRANO, 2006) e vetor da “cidadania regulada” (SANTOS, 1979). Ao mesmo tempo, isso revela aqueles que estavam à margem, fora do radar dos direitos e da proteção social ao trabalho.

Os sindicatos foram o principal vetor das lutas grevistas marcadas na memória coletiva das classes trabalhadoras brasileiras (LEITE LOPES, 2019), tiveram relevância na arregimentação dos movimentos operários, em especial das décadas de 1970 e 1980, frente a ditadura militar. Esses movimentos marcam a conquista de direitos trabalhistas protagonizada pelos trabalhadores e trabalhadoras, seja nos movimentos abertos e organizados, seja em suas contradições no cotidiano (SANTOS JUNIOR & MENEZES, 2019).

Isso se transforma novamente, de maneira mais expressiva na década de 1990, quando os impactos das políticas neoliberais trouxeram para dentro do mercado “estável” dos empregos de carteira assinada mecanismos tais como a terceirização, uma forma de regulamentar os empregos temporários, como indicam Dias e Sanson:

o emprego por tempo integral, de longa duração, protegido pela legislação trabalhista e pelos contratos de trabalho acordados pelos sindicatos, que antes era um paradigma de relações de trabalho, passa, na década de 1990, por um desmonte implacável (DIAS & SANSON, 2015, p. 180).

No século XXI, com a ascensão dos governos de esquerda, as análises observam um paradoxo: o salário-mínimo observou ganhos reais e a mobilidade social se viabilizou via consumo, porém, isso não evitou o crescimento da precarização e terceirização do trabalho.

Nesse contexto, os sindicatos podem ser considerados vitoriosos por um lado e derrotados, por outro. Vitoriosos, porque conseguiram ganhos reais numa

conjuntura econômica mesmo adversa, porém, derrotados, na medida em que não conseguiram frear o processo contínuo de precarização do trabalho. (DIAS & SANSON, 2015, p. 180).

Com a Reforma Trabalhista de 2017, se potencializam as formas de flexibilidade no trabalho, “visto que a nova legislação oferece um mosaico de possibilidades de trabalhos desregulados.” (LIMA & BRIDI, 2019, p. 328)

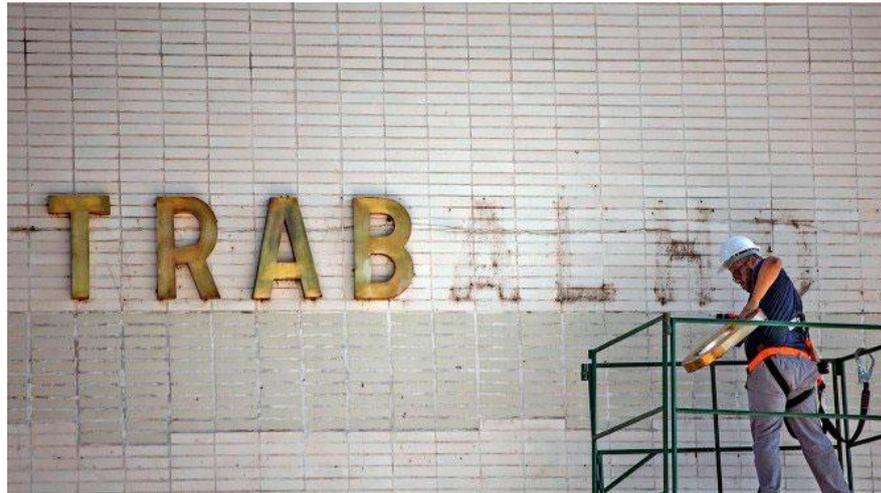


Figura 8: Trabalhador retirando letreiro do prédio do Ministério do Trabalho, 2019. Foto: Daniel Marengo.

Nesse cenário de desregulamentação do emprego brasileiro, somado ao aumento progressivo do desemprego – que atingiu recorde em 2020 de quase 14 milhões de pessoas<sup>55</sup> – interagem as “tecnologias em movimento” (ONG, 2007) das empresas de aplicativo. De acordo com Ludmila Abílio, essa tendência da economia já é evidente nas recentes pesquisas censitárias:

No início de 2019, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 3,8 milhões de brasileiros tinham no trabalho por aplicativo sua principal fonte de renda. Já a pesquisa do Instituto de Locomotiva demonstrou que aproximadamente 17 milhões de pessoas obtêm regularmente algum rendimento por meio do trabalho por aplicativo no Brasil (Estadão, 2019). (ABÍLIO, 2020b, p. 111)

Essas informações indicam os aplicativos como os “maiores empregadores do Brasil”.<sup>56</sup> O relatório *Fairwork* Brasil 2021: “Por Trabalho Decente Na Economia De

<sup>55</sup> Garcia, Diego. Desemprego no Brasil bate recorde e atinge 13,1 milhões de pessoas. Folha de São Paulo. 30.set.2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/09/desemprego-no-brasil-bate-recorde-e-atinge-131-milhoes-de-pessoas.shtml>>. Acesso em: 14 março 2021.

<sup>56</sup> Estadão Conteúdo. Apps como Uber e iFood se tornam "maior empregador" do Brasil. Publicado em 28 abr. 2019.

Plataformas” (FAIRWORK, 2022), avaliou a atuação dessas empresas enquanto empregadoras, a partir do conceito de trabalho decente, providenciando um panorama da atuação das plataformas no Brasil, a avaliação no ano de 2021.<sup>57</sup> As duas principais empresas de transporte por aplicativo, a 99 Pop e a Uber, pontuaram, respectivamente 2 e 1 pontos, em uma escala que vai de 0 a 5.

A pandemia do coronavírus iniciada em 2020 agravou ainda mais a condição do mercado de trabalho brasileiro. Ela reforçou, violenta e visivelmente, o tema da desigualdade e seus complexos marcadores sociais da diferença. Ao longo dos anos de 2020 e 2021 o desemprego cresceu exponencialmente, combinando a crise sanitária com a crise econômica.

### Evolução do número de desempregados

Em milhões



Fonte: IBGE

Figura 9: Evolução do número de desempregados.

Fonte: IBGE.

Em termos do mundo do trabalho, a pandemia se apresenta como complexa e contraditória. Coexistindo com o desgaste dos modelos de proteção social do trabalho, mostrou a fragilidade dos vínculos com o trabalho e trouxe ao debate público a questão do trabalho, do envelhecimento, e da própria morte. Discutiui-se e continua-se discutindo questões próprias da economia política, em projetos bastante palpáveis,

<sup>57</sup> “O Fairwork pontuou seis das maiores plataformas atuantes no Brasil a partir de cinco princípios de trabalho justo – remuneração justa, condições justas, contratos justos, gestão justa e representação justa – atribuindo a cada plataforma uma pontuação de 0 a 10.” (Fairwork, 2022, p. 2). \* O detalhamento das pontuações das plataformas individuais pode ser visto em nosso site: <<https://fair.work/br>>.

tais como a renda mínima universal.<sup>58</sup> De outra parte, mostrou as contradições das narrativas que defendiam o “estado mínimo”, pois exigiu dos governos medidas de proteção social, ainda que com relutância em alguns contextos.

No Brasil, a emergência sanitária e a ausência de proteção dos trabalhadores começaram a se mostrar nos índices de óbitos que tinham marcação por setores da economia. Reportagem do *El País* indicava um aumento de caixas de supermercado, frentistas e motoristas de ônibus (SOARES, 2021). Em março de 2021, o Brasil bateu um recorde de desligamentos por morte, foram 10 mil, comparação com 4,5 mil de março do ano anterior. Esse cenário também foi fértil para a aparição de diversos movimentos de trabalhadores que se insubordinaram perante a ausência de proteção e reivindicavam sua inclusão na categoria de “essencial”.

A noção de trabalho essencial surgiu, em um primeiro momento, associado às políticas de fechamento em 2020, e, em 2021, na ordem de prioridade nas políticas de vacinação. Os trabalhadores e trabalhadoras por aplicativos observaram o aumento da demanda por seus serviços, pois as pessoas estavam em casa, ou uma preocupação com seu valor social ou aumento na remuneração. O mercado de trabalho no início de 2022 é de retomada, mas com menor renda.<sup>59</sup>

## 1.6 O que dizem os cancelamentos?

Em setembro de 2021, no evento que descrevi na abertura desse capítulo, enquanto as pessoas se demitiam em grande quantidade nos Estados Unidos, acompanhei, simultaneamente, algo que provocou a reconfiguração dos valores do trabalho e do dinheiro no Brasil. Parte das minhas interlocutoras e interlocutores brasileiros, estava engajada no cancelamento de corridas.

Carina Trindade, moradora de Canoas<sup>60</sup> trabalhou de tudo um pouco: entregou panfletos, limpeza de prédios, babá, secretária, telefonista, empresas de telemensagem, vendendo lajes pré-moldadas, carro de som, eventos. Hoje, como

<sup>58</sup> LACERDA, Nara. Pandemia do coronavírus reacende discussões sobre renda mínima universal. Brasil de Fato | São Paulo (SP) | 16 de Abril de 2020 às 08:25.

<sup>59</sup> Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/economia/o-mercado-de-trabalho-brasileiro-tem-mais-empregos-e-menos-dinheiro/>>. Acesso em: 02 nov. 2022.

Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2021/09/18/ibge-34-4-dos-trabalhadores-vivem-com-ate-um-salario-minimo#:~:text=IBGE%3A%2034%2C4%25%20dos>>. Acesso em: 02 nov. 2022.

<sup>60</sup> Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/geral/noticia/2021/09/motoristas-de-transporte-por-aplicativo-entram-na-justica-contrainclusao-por-cancelamento-de-carradas-cku5rcjo3004u017f7heg80r6.html>>. Acesso em: 02 nov. 2022.

motorista de aplicativo e presidente do sindicato dos motoristas de transporte individual por aplicativo do Rio Grande do Sul, atua politicamente para melhoras em sua categoria.

Em setembro de 2021 defendia uma posição enfática de protesto para que os motoristas não aceitassem aquelas corridas que significassem um gasto maior do que o ganho. “Estamos pagando para trabalhar”, era o mote de muitos motoristas que se recusavam a aceitar as corridas. O Rio Grande do Sul fechou o ano 2021 com a terceira gasolina mais cara do país (G1; RBS, 2022) e a atitude tomada por muitos era de não aceitar as corridas que consideravam injustas e inviáveis. As empresas revidaram, baseadas nas estatísticas de percentual de cancelamentos e desligaram os motoristas das plataformas, tirando a possibilidade de trabalho de várias pessoas (GUERRA, 2021). Os motoristas, por sua vez, recorreram à justiça (ANTONELLO, 2021) e aos protestos de rua (BITENCOURT, 2021). Carina, junto com sua categoria, reivindica o direito de cancelar como ato político.

São fenômenos como esses, contrastantes e provocativos, que retomam o trabalho como um conceito em jogo nos universos simbólicos e no entrelaçamento entre o material e o cultural. Busquei abordar essas questões a partir de uma postura etnográfica que não traçasse uma conexão exclusiva entre a precariedade material e o cálculo prático. Como indica Lucia Muller (2009) há um universo simbólico e práticas cotidianas a serem observadas, do ponto de vista de uma antropologia da economia.

Fui investigar isso em dois contextos bastante distintos, em duas cidades. Como fica explícito na descrição do funcionamento desse tipo de economia, o trabalho por plataformas que envolve o transporte de pessoas se apresenta amalgamado com o fenômeno urbano como ator fundamental. Não se trata apenas de um cenário no qual essas práticas ocorrem, é necessário entender quais cidades são essas.

Outro imbricamento importante na particularidade desse tipo de emprego que o destaca no contexto mais amplo do trabalho com aplicativos: o automóvel. Trabalho e transporte, são duas categorias relacionais que não devem ser ignoradas em sua particularidade antropológica ao buscar interpretar as experiências de motoristas de aplicativo. Por essa razão, me instigou a marcar a influência cultural do automóvel.

O transporte urbano por aplicativos transforma não apenas o mundo do emprego como as formas de mobilidade urbana, de percepção e precificação dos deslocamentos, as zonas morais e as relações entre classes sociais. Por isso, julguei importante relatar como se construiu a priorização do automóvel como meio de

locomoção nas cidades. Isso apresenta o carro não apenas como objeto de consumo, mas como bem cultural envolto em emoções e um imaginário potente na formação do capitalismo moderno do século XX.

No próximo capítulo apresento as duas cidades pesquisadas a partir de seus narradores e suas imagens. Essa dimensão, do carro, do trânsito e do transporte urbano é parte fundamental desse tipo de trabalho que decidir estudar nessa tese e em dois países para os quais o carro tem uma importância cultural significativa.

## CAPÍTULO 2: Culturas do carro: Porto Alegre e Atlanta como cidades-personagem



O automóvel é o símbolo por excelência do moderno no início do século XX. Sua chegada a diferentes partes do mundo ilustra a trajetória irresistível da mobilidade. Chega a máquina bufante, o novo sáurio mecânico, o carro de fogo, envolvido numa nuvem de pó. E montado no cavalo mecânico chega o mensageiro da motorização. Enquanto o arauto medieval levava mensagens, determinava as festas de cavalaria e organizava os registros da nobreza, o piloto introduz o não visto e o estranho, na forma de antecipação do futuro. Vem de longe anunciando grande transformação. (GIUCCI, 2004, p. 263)

O carro emergiu da produção em massa do século XX e se tornou expressivo no imaginário e na efetivação dos processos de modernização e urbanização, estando igualmente presente em amplos conjuntos de imagens (sonoras, fílmicas, fotográficas, literárias). O ideário que o acompanha integra “a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade, a mobilidade” (MELO, 2008, p. 189).



Figura 10: Velocity of an automobile - Giacomo Balla (1913).

Fonte: @Public domain US.

No início do século XX, a pintura futurista de Giacomo Balla captava a transformação visual promovida pela velocidade daquele constructo que revolucionava a maneira de pensar os deslocamentos. Mais tarde, os murais de Diego Rivera da *Detroit Industry*, no Detroit Institute of Arts (1932-1933), mostravam o ápice da explosão da indústria automobilística, bem como a sua crítica. Alguns teóricos marxistas interpretaram o carro como um elemento fundamental e parte constituinte da planificação urbanística que se orienta seguindo as lógicas do capital, na qual a rua era transformada em vitrine de circulação de mercadoria. O automóvel, nessa

visão, impõe que seu estacionamento se torne “uma obsessão”; sua circulação, “um objetivo prioritário” (LEFEBVRE, 1999 p. 29). Mesmo que o automóvel ofereça “o exemplo contraditório de um objeto de luxo que se desvalorizou” (GORZ, 1978, p. 2), para André Gorz não se é livre na escolha de ter ou não um carro, pois o universo urbano está pensado “em função do carro.” (idem)

As duas afirmações de André Gorz fazem sentido: o carro inicia como algo quase que exclusivamente dos ricos e passou por um processo de “popularização”. Em boa parte, isso se deu porque foi protagonista de um modelo de produção industrial massiva, inaugurado por Henry Ford. Na visão desse personagem, que chegou a ser o homem mais rico do mundo em sua época, “produção em massa significava consumo em massa” (GIUCCI, 2004, p. 175). Respalhada por uma inovação logística e das rotinas de trabalho, a Ford produziu o Modelo T mirando no consumo em larga escala. Isso tornou a indústria automobilística um dos setores mais dinâmicos da economia norte-americana e viabilizou o amplo acesso ao carro, sem precedentes:

Entre 1908 e 1927, a Ford fabricou mais de 15 milhões de unidade do Modelo T, um recorde de vendas que só seria quebrado pelo Fusca em 1972. O Modelo T foi produzido e vendido em escala inédita desde o início (RIEGER, 2015, p. 23).



Figura 11: Ford Modelo T no Atlanta History Center.  
Foto: Guillermo Gómez, setembro de 2021.

Esse “modelo estático” de carro (GIUCCI, 2004, p. 185) entra em declínio na medida em que as exigências dos consumidores passavam a se direcionar para o poder de escolha e o conforto, aspectos que contrastavam com a máxima de Ford: “qualquer cliente pode ter seu carro da cor que quiser, desde que seja preta”. A Ford baseava sua propaganda nas qualidades “reais” do carro e menos em sua mistificação, característica de um consumo conspícuo (VEBLEN, 1980). Essa “variedade inflexível de produção em massa” (RIEGER, 2015, p. 26) levou a derrocada do Modelo T e da perda momentânea de protagonismo de mercado da Ford, substituída pela General Motors. Inequívoco que o primeiro passo havia sido dado para a consolidação da massificação do automóvel e, com ela, se percebeu que o vínculo das pessoas com os carros ia além da mera utilidade e adentrava os significados da cultura.

O conceito de “car culture” (FEATHERSTONE, 2005; MILLER, 2001) abrange a reflexão sobre a dimensão cultural do automóvel, permitindo associar comportamentos e a consolidação de “identidades nacionais” (EDENSOR, 2005) diretamente ligadas à forma como as pessoas se comportam dirigindo. Nessa linha argumentativa poderíamos associar os padrões culturais com os usos diferenciados do carro

Así, una cronista colombiana que describía la expedición de un nuevo reglamento de tránsito en Inglaterra afirmaba que, “comparados con la velocidad francesa, la impulsividad italiana o la imprudencia suicida de mis compatriotas, estos conductores londinenses parecen un modelo de prudencia y lentitud” (ECHEGOYEN *apud* ARENAS, 2017, p. 118).

Um exemplo de outro carro popular, o “Fusca”, mostra como um automóvel “atravessou fronteiras e alcançou diferentes culturas *sem qualquer alteração material significativa*.” (RIEGER, 2015, p. 15, **grifo meu**).<sup>61</sup> As distintas atribuições de sentido e incorporações que um mesmo modelo de carro teve ao redor do mundo evidenciam as tramas subjetivas que nós estabelecemos com os automóveis. A isso se soma a economia política que estabeleceu o automóvel como uma força predominante nos transportes das cidades, nas viagens, nos itinerários de trabalho e de lazer.

Nos Estados Unidos essa profunda relação da cultura com o automóvel pode ser exemplificada pelo *Interstate Highway System*, criado na década de 1950 e que

---

<sup>61</sup> “Em vez de se submeter a alterações físicas, o Volkswagen passou por adaptações de caráter mais intangível para se encaixar no contexto de diferentes culturas automobilísticas” (RIEGER, 2015, p. 14).

“transformou a vida dos EUA, por mal ou bem” (Cf. SEILER, 2008, p. 2). As autoestradas interestaduais que cortam todo o país, informam sobre o “afeto” gerado por dirigir (SEILER, 2008, p. 2) e sobre a alocação do carro em um espaço de estima na cultura norte-americana.

A ideia de um planejamento urbano norte-americano, calcado no desenvolvimento de subúrbios, foi fundamentalmente possibilitado pelo carro. O automóvel fez com que áreas antes inacessíveis entrassem no alcance das pessoas e ainda constituíssem parte da cidade (PALLEN, 1975).

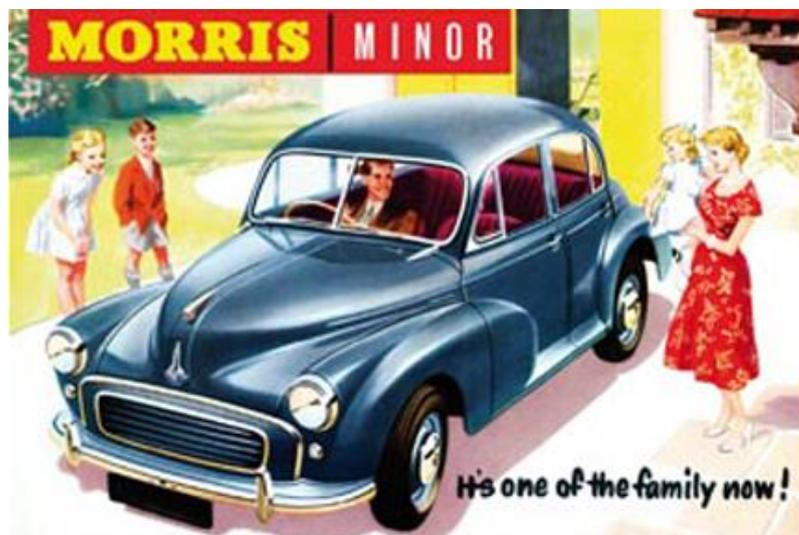


Figura 12: “Ele é da família agora”.

Fonte: Ilustração de capa do livro de Franck Cochoy: *Du lien marchand* (2012).

A reflexão antropológica sobre a “cultura do automóvel” (2010)<sup>62</sup> permite pensar “como os norte-americanos vieram a amar seus carros, viver em seus carros e pagar por eles de formas grandes e pequenas” (idem, p. xi).<sup>63</sup> O *amor pelo automóvel* aparece evidente nas características elencadas pelas pessoas entrevistadas sobre o que significava ter “uma boa vida”:

<sup>62</sup> O título do livro “Carjacked: The culture of the automobile and its effect on our lives” (2010), remete a uma relação de roubo (*carjack*). Poderíamos pensar em uma conexão com Dupuy (2002), quando este fala da “*dépendance automobile*”, comparando à dependência de drogas, porém de ordem coletiva.

<sup>63</sup> “How Americans had come to love their cars, to live in their cars, and to pay for them in ways large and small” (LUTZ & FERNANDEZ, 2010).

In a 1975 survey, 71 percent said that a car was essential for them to live “the good life,” a higher percentage than any element of American life other than home ownership, a happy marriage, and having children. But by 1991, the figure had risen to 75 percent, making cars more important to us than children, who were bumped to a sad fourth place. (Lutz & Fernandez, 2010, p. 4)

As autoras descrevem o descompasso entre o imaginário que envolve o carro e a vida prática, articulando perguntas antropológicas para a maneira como essa ficção é construída e mantida. “Nossos sonhos de carros e nossas vidas reais com carros são construídos com a ajuda de uma série de poderosos mitos e valores que merecem um olhar mais atento.” (LUTZ & FERNANDEZ, 2010, p. 11). Essa chave de leitura permite interpretar como os mitos de fundação do carro se estabelecem e como eles ressoam nos projetos individuais e nas emoções embutidas na aquisição, venda e uso dos automóveis.

As pesquisas da “antropologia do carro” (MILLER, 2001, p. 17), deixam claro que há uma evidente humanidade no automóvel. Isso se justifica pela característica que mais impressiona no carro: sua capacidade de produzir efeitos

sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação a moradia, a linguagem, a percepção de tempo e espaço (GIUCCI, 2004, p. 12).

Nessa proposta de compreensão, o significado de “carro” é um objetivo a ser atingindo, e não “a premissa”. Não é tomado como acabado e óbvio, mas, sim, alvo de interrogação. O marcado predomínio dos carros como principal tipo de transporte utilizado se expressa em grandiloquentes números:

De acordo com dados da Organização Internacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (OICA), a indústria automobilística movimentou cerca de US\$ 2,5 trilhões no de 2005. Nesse contexto, se a indústria automotiva fosse um país, possuiria o sexto maior PIB mundial. Esta indústria possui importantes encadeamentos produtivos sobre outros setores. Em Casotti e Goldenstein (2008, p.149) observa-se que 50% do total de borracha, 25% do total de vidro e 15% do total de aço produzidos no mundo se destinam a essa indústria, em especial. (GABRIEL *et al.*, 2013, p. 2)

Nos Estados Unidos, o percentual da população que detém um automóvel é extremamente alta: em 2001, 91,7% dos norte-americanos tinham carro (KONRAD, 2006). Em 2021, o país possuía 289 milhões de veículos. Há uma associação entre o

carro e a liberdade, a autonomia e a individualidade, que são conceitos que estruturam o “sonho americano”.

No Brasil, a importância do carro é evidente, já que, mesmo que as características do território nacional incentive à multimodalidade de transportes, ela não se viabilizou historicamente. A partir do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) a indústria automobilística passou a ser nacional, o que desenvolveu a industrialização do país, difundiu o carro e trouxe a emergência de uma classe operária, que se desenvolveria nas décadas posteriores.

Nessa época o modernismo brasileiro, inspirado na criação de Brasília (HOLSTON, 2013), se articula a partir da primazia do meio de transporte rodoviário. Essas escolhas, ao invés de possibilitarem múltiplas opções logísticas, “promoveram a competição entre os modais ferroviário e rodoviário, sem promover a multimodalidade” (SILVA JR., 2007), fato que resultou no sucateamento das ferrovias. Na época, o meio de transporte ferroviário era uma das possibilidades de transporte e de escoamento da produção econômica, pois havia impulsionado o desenvolvimento do país no final do século XIX e na primeira metade do XX.

O desmantelamento da ferrovia<sup>64</sup> é só um dos capítulos da história de sucessão de escolhas políticas e econômicas que optaram massiva e prioritariamente pelas rodovias. O caminhão teve a capacidade de “integrar o território nacional”, por ser “rebelde ao planejamento”, “basta abrir uma clareira e lá vai ele de porta em porta, percorrendo os lugares mais difíceis, nos quais sequer passa uma ferrovia” (SILVEIRA, 2003, p.108). A centralidade do rodoviarismo se explicitou na greve dos caminhoneiros, ocorrida em 2018<sup>65</sup>, que causou desabastecimento de alimentos, combustível e outros produtos básicos para o funcionamento da vida urbana. O país efetivamente “parou”, como diziam as diversas reportagens.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> O título da reportagem do Jornal Nacional, um dos veículos televisivos de maior abrangência no Brasil, foi “Greve dos caminhoneiros expõe o quanto o país abandonou as ferrovias”. Fonte: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2018/06/greve-dos-caminhoneiros-expoe-o-quanto-o-pais-abandonou-ferrovias.html>>. Acesso em: 20 dez. 2018.

<sup>65</sup> Sobre a greve dos caminhoneiros no Brasil em 2018, ver: Silva et al., 2019; Moura et al., 2019.

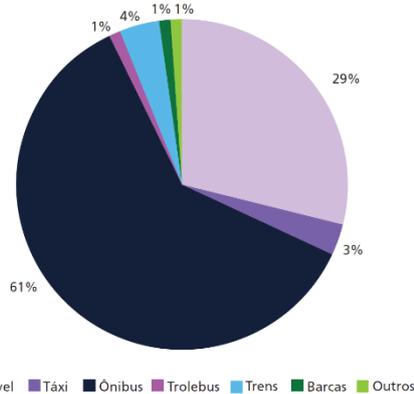
<sup>66</sup> Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>>. Acesso em: 05 maio 2019.



Figura 13: Caminhoneiros em greve, 2018.  
Fonte: Rodolfo Buhner / Reuters<sup>67</sup>

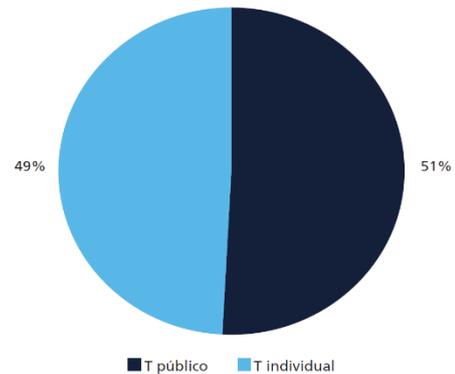
O Brasil é o quarto país com mais carros no mundo<sup>68</sup>: dos mais de um bilhão de automóveis no planeta, detemos 55 milhões, o que significa um para cada quatro habitantes.<sup>69</sup> Nas zonas metropolitanas, a análise histórica consegue evidenciar a migração do transporte público para o individual, propulsionada, pela “expansão da frota de veículos, facilitada pela maior oferta de crédito e melhorias na distribuição da renda” (PERO e STEFANELLI, 2015, p. 368).

Mobilidade nas áreas metropolitanas do Brasil – 1977



Fonte: GEIPOI; áreas: São Paulo, Rio, B. Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

Mobilidade nas áreas metropolitanas do Brasil – 2005



Fonte: Sistema de informações da ANTP.

Figura 14: Gráficos da mobilidade nas áreas metropolitanas brasileiras.  
Fonte: IPEA, 2011.

<sup>67</sup> Disponível em: <[https://www.huffpostbrasil.com/2018/05/24/de-2015-a-2018-o-que-mudou-entre-as-duas-greves-dos-caminhoneiros\\_a\\_23442914/](https://www.huffpostbrasil.com/2018/05/24/de-2015-a-2018-o-que-mudou-entre-as-duas-greves-dos-caminhoneiros_a_23442914/)>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>68</sup> Disponível em: <<https://www.noticiasautomotivas.com.br/o-mundo-ja-tem-mais-de-1-bilhao-de-veiculos/>>. Acesso em: 03 nov. 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>69</sup> Disponível em: <<http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20carros%20n%C3%A3o,milh%C3%B5es%20de%20ve%C3%ADculos%20do%20tipo>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

Dos anos 2000 até 2012, a frota de veículos brasileiro dobrou, passando de 19,9 milhões para 40 milhões (Cf. MARTINE *et al.* apud PERO & STEFANELLI, 2015), fato que é uma das causas dos engarrafamentos<sup>70</sup> e do aumento do tempo de deslocamento trabalho-casa que é significativamente maior em regiões metropolitanas (PERO e STEFANELLI, 2015).

Local de Domicílio	Minutos de casa ao trabalho			Gastam mais de 1 hora até o trabalho (%)		
	1992	2012	Variação (%)	1992	2012	Variação (p.p.)
Brasil	28,4	30,2	6,4	8,2	10,4	2,19
Áreas não-metropolitanas	22,7	23,6	4,2	3,6	4,6	0,97
Áreas metropolitanas	36,4	40,8	12,1	14,6	18,6	4,02

Fonte: IPEA (2013).

Figura 15: Tempo, deslocamento e metrópole.  
Fonte: PERO e STEFANELLI (2015, p. 375).

Esses números dizem respeito, para além do problema urbano, de uma *cultura brasileira do carro*. O automóvel é um bem estimado: existe um aspecto de sonho e projeto que a aquisição de um veículo acarreta.

Um país tão apaixonado por carro merecia um posto como esse.

Você conhece algum outro povo que goste mais de carro do que brasileiro? Brasileiro já nasce apaixonado por carro. E, com o tempo, esta paixão só aumenta. Em que outro lugar do mundo milhões de pessoas perdem o fim de semana lavando e consertando o carro? Que outro lugar do mundo tem, entre seus maiores ídolos, tantos pilotos de automobilismo? É a Fórmula 1 e a Fórmula Indy conseguem, ao mesmo tempo, tanta popularidade? Onde mais alguém dá apelido para carro? Ou reza para ficar mais velho logo, só para poder tirar carteira de motorista? Pois é esse país, tão apaixonado por carro, que os postos Ipiranga e Híbrido cresceram rapidamente. E, para isso, a gente não tem medido esforços.

Estamos constantemente desenvolvendo novos produtos e aperfeiçoando os já existentes. Também temos investido em treinamento, para melhorar cada vez mais o nosso atendimento e os nossos serviços. Então, estamos fazendo tudo cada vez melhor, para você e, principalmente, para o seu carro. Porque a Ipiranga também é brasileira. E, como você, a gente ama carro.

**Ipiranga**  
Apaixonados por carro como todo brasileiro.

Figura 16: Um país apaixonado por carro.  
Fonte: Revista Veja, junho de 1996.<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Disponível em: <<https://valorinveste.globo.com/objetivo/organize-as-contas/noticia/2019/05/30/brasileiros-gastam-32-dias-do-ano-no-transito-diz-pesquisa.ghtml>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>71</sup> Disponível no site "Propaganda em Revista". Disponível em: <<http://www.propagandaemrevista.com.br/anunciantes/por/l/?page=9>>. Acesso em 17 set. 2020.

Como mostra a pesquisa de Lubeck *et al* (2014), entre “jovens da classe C da geração Y”<sup>72</sup> o carro ainda é um projeto<sup>73</sup> que envolve uma série de fatores, tais como a conquista da independência, individualidade, mobilidade, status e, claro, aos papéis sociais de gênero incorporados e manifestados (Cf. GELDSTEIN, 2011). O automóvel é signo importante no imaginário do consumo. Se retomarmos as imagens de Eike Batista, podemos pensar que ele acreditava no carro como confirmação de um status de poder, a ponto de ser exibido na sala de sua casa.<sup>74</sup>

Segundo o Roberto DaMatta (2010), para entender o carro *à brasileira*, devemos focar o olhar antropológico para o trânsito. É nesse espaço de circulação em que aparecem as tensões entre os direitos e deveres, as regras e as vontades individuais. O trânsito é parte do mundo “fora da casa”, onde se encontram de maneira tensa a hierarquia e a igualdade, o individualismo, o personalismo e o anonimato.

O transporte utilizando o automóvel, por ser “maciçamente individualizado” (DAMATTA, 2010, p. 33) acaba implicando, na ótica da cultura brasileira, um “uso pessoal da rua” (idem, p. 35), no qual impera o “você sabe com quem está falando?”.

Se em muitos países a rua é o meio para um fim, no Brasil ela é também o lugar onde se experimenta de modo dramático duas dimensões negativas da vida coletiva: uma igualdade radical que é banida da vida doméstica e um anonimato que sinaliza extremo estranhamento e ausência de humanidade (DAMATTA, 2010, p. 43).

Na perspectiva de DaMatta, o Brasil carrega traços culturais de marcada hierarquia, enquanto que no trânsito há uma “igualdade compulsória” (DAMATTA, 2010, p. 47), no qual se corre “o risco de ser ninguém” (idem, p. 43), algo extremamente evitado na sociedade, na qual a identidade construída de maneira personalizada é fundamental para as marcações entre “nós” e “outros”. Daí se desprende a lógica das confrontações violentas, da animalização do “outro” no trânsito

---

<sup>72</sup> Os selecionados estavam na faixa etária entre 25 e 31 anos, podendo ser classificados como Geração Y (VELOSO, DUTRA & NAKATA, 2008) e Classe C – renda mensal entre R\$ 1.064 até R\$ 4.561,00 (NERI, 2011); (LUBECK *et al*, 2014, p. 18).

<sup>73</sup> “Os achados da pesquisa demonstraram que o consumo de carros, no grupo estudado, está associado à independência e comodidade, coletivo versus individual, mobilidade, dependência e envolvimento, status, status atribuído ao homem com carro, segurança e recursos financeiros. Nessas relações identificaram-se três moderadores: gênero, posse de carro e importância atribuída ao carro” (LUBECK *et al.*, 2014, p. 17).

<sup>74</sup> Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/eike-batista-poe-venda-por-25-milhoes-lamborghini-que-decorava-sua-sala-13533027>>. Acesso em: 18 jul. 2020.

e dos conflitos nos quais as demonstrações de poder (o carro maior, mais novo, mais caro) são gramática comum, a despeito das normativas igualitárias.

Esse modo brasileiro de dirigir hierarquiza aqueles que detém carros, que se consideram poderosos e com o direito de não respeitar o pedestre. Em países mais "individualistas" e baseados no direito do cidadão, quem manda é o pedestre. Lá, dirigir não é um direito, mas um privilégio que pode ser revogado se o motorista não se comporta. A recente reforma no código de trânsito brasileiro<sup>75</sup> confirma a perspectiva de poder do carro a partir de medidas tais como: a remoção de lombadas eletrônicas de controle de velocidade, o aumento do número de infrações necessárias para suspensão da carteira de habilitação (CNH), que seriam pensadas para combater a chamada "indústria da multa".<sup>76</sup>

A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como corre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos." (DAMATTA, 2010, p. 64)

O comportamento violento no espaço público do trânsito não oferece risco apenas aos outros, mas, a "si mesmo". Mas como justificar por que as multas, as normas, as leis e as sanções ou mesmo o "medo original" da morte (BAUMAN, 2008, p. 45) não são suficientes como uma forma reguladora ou atenuadora? Por que esses fatores não conseguem minar o excesso de velocidade, a dirigibilidade agressiva ou a direção embriagada? A explicação de DaMatta recorre ao fenômeno da crença na transcendência:

estou convencido de que a maioria esmagadora dos habitantes do Brasil acredita piamente num outro mundo e na sobrevivência da alma ou da sua consciência depois da morte, o que torna a propensão ao risco rotineira porque embasa neste conceito de que temos muitas vidas à nossa espera. Esta nossa existência é apenas uma, talvez a mais desgraçada, entre muitas outras (DAMATTA, 2010, p. 53).

<sup>75</sup> Disponível em: <<https://theintercept.com/2019/08/01/bombeiro-bolsonaro-aumento-acidentes-codigo-transito/>>; <[https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2020/09/23/interna\\_nacional,1188073/entenda-o-que-vai-mudar-no-codigo-de-transito-brasileiro.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2020/09/23/interna_nacional,1188073/entenda-o-que-vai-mudar-no-codigo-de-transito-brasileiro.shtml)>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>76</sup> Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/noticia/2020/10/13/bolsonaro-sanciona-texto-que-altera-regras-do-codigo-de-transito.ghtml>>. Acesso em: 16 set. 2019.

A relação entre o trânsito e a violência mostra como ele é um “espaço de interação social produtor de morte” (FRAIMAN & ROSSAL, 2005, p. 35). O Brasil é o quinto país no mundo com maior número de mortes no trânsito<sup>77</sup> e essas estatísticas trazem ao relevo categorias como o gênero (Cf. GELDSTEIN, 2011) e a geração.

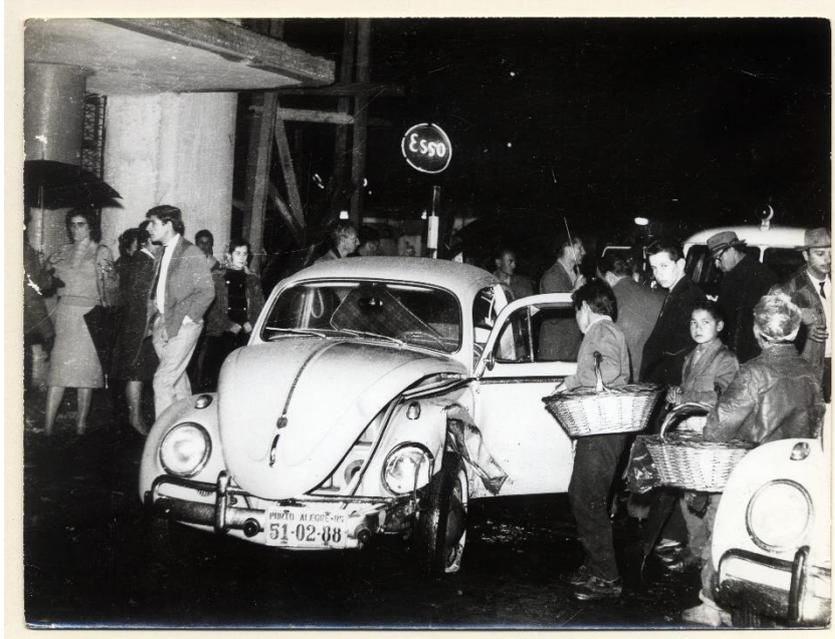


Figura 17: “Acidente de Trânsito”.

Fonte: Autor Desconhecido - Acervo do Museu Joaquim Felizardo.

Se pensarmos pela ótica do acidente de trânsito, percebemos como é recente a criação da Lei Seca, por exemplo.<sup>78</sup> A normativa estipula o percentual de álcool no sangue e regulamenta a fiscalização, controle e punição daqueles que dirigem embriagados.

Uma rápida comparação entre as mortes devidas ao tráfego rodoviário no Brasil e nos EUA ajuda a ilustrar a gravidade da situação. Em 1986, registraram-se nos EUA 2,6 mortes a cada 10 mil veículos (HMSO, 1988). Não convém comparar esses dados com aqueles referentes ao Brasil nesse mesmo ano e no ano seguinte, já que se registrou uma situação atípica (aumento da circulação de veículos devido a plano econômico). Mas em comparação com os dados referentes a 1989, verifica-se uma taxa de óbitos, no trânsito, 5,6 vezes mais elevada: 14,60 mortos a cada 10 mil veículos (BRAGA, 1995)

<sup>77</sup> Disponível em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2017/05/01/brasil-e-o-quinto-pais-mundo-em-mortes-no-transito-segundo-oms.html>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>78</sup> Disponível em: <<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2020/10/18/seis-motoristas-sao-presos-por-embriaguez-em-blitz-da-lei-seca-em-rodovia-de-mt.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2020.

A relevância da cultura do automóvel, que o fez ser um modo prioritário nas maneiras de se deslocar pelos espaços urbanos e delineou propriamente a feitura das cidades, diz respeito a um outro lado da moeda: a crise do transporte público. Vários estudos já mostraram que do ponto de vista econômico, um ônibus leva tantos passageiros e que criar mais rodovias não diminui o tráfego intenso. Mesmo assim, o investimento no transporte público é precário, o quadro no Brasil é “deletério” (SILVEIRA & COCCO, 2013, p. 51) e os congestionamentos nas cidades tendem a crescer (RESENDE & SOUZA, 2009). Essas características estiveram presentes no estudo que fiz das cidades que pesquisei.

## **2.1 O transporte urbano e a crise do público**

Em Atlanta, boa parte dos shopping centers são configurados por lojas dispostas circularmente, uma ao lado da outra, cercadas por amplos espaços para estacionamento de carros.<sup>79</sup> Uma das fotografias que tirei desses locais de consumo destaca as proibições na mobilidade. A cultura do carro indica não somente o amor pelo automóvel, mas também cria espaços que só se prestam a certas formas de mobilidade (KONRAD, 2006). Mas, essa predominância foi construída ao longo dos séculos.

---

<sup>79</sup> O conceito brasileiro de “shopping” é referente à palavra “*mall*”, que define um espaço de compras fechado. Já essa disposição que descrevo aqui, de pequenas lojas que circundam um amplo espaço de estacionamento tem o nome em inglês de “*shopping center*”.



Figura 18: Os “nãos” do espaço público.  
Foto: Guillermo (O autor), Atlanta (janeiro de 2022).

O fenômeno do transporte urbano remete a um longo trajeto na história da humanidade e remete ao “triunfo invenção da roda”, há mais de cinco mil anos atrás (OWEN, 1967). Esse trajeto mostra como as criativas invenções de formas de locomoção, desde as carruagens e carros de bois, passando para o “cavalo de ferro” e os carros de hoje detém grande importância na trama entre cultura e locomoção.

Os deslocamentos configuraram e configuram as aglomerações humanas, já que “um aspecto crucial das cidades é a circulação” (CAIAFA, 2007, p. 20) e os fluxos globais de coisas, pessoas e mercadorias (AGIER, 2016; HANNERZ, 1997). O transporte nas grandes cidades está muito presente na literatura que narra seu cotidiano e espaços públicos: riquixás, carruagens e charretes acompanham os personagens em suas tramas e intrigas<sup>80</sup>.

Na obra de historiadores que se dedicam ao estudo da formação da cidade mercantil, que emerge da cidade medieval<sup>81</sup>, se destaca o papel do transporte como

<sup>80</sup> Aqui faço menção aos romances da literatura clássica que constituem a tradição de narração da vida cotidiana: Balzac, Gógol, Jane Austen, Lao Che, Clarice Lispector, etc.

<sup>81</sup> Para as cidades industriais, para as cidades de *boom* demográfico, os muros muitas vezes se transformavam em velhos trambolhos. Pior ainda, constituíam um obstáculo intransponível para a circulação. O grande inimigo dos muros foi o automóvel, mas também o ônibus e o bonde. [...] A demolição dos muros coloca-se no centro das metamorfoses, materiais e simbólicas, da cidade moderna e contemporânea.” (27) (DE MASI, 2001, p. 118)

pivô desse processo. A criação do transporte urbano ultrapassa questões da mobilidade e afeta de maneira ampla a vida nas cidades, desde a forma como os bairros e casas foram planejados e construídos, passando pela disposição de ruas e avenidas, até a constituição de espaços públicos e setorização urbana.

Com a invenção módicada diligência, da estrada de ferro e, finalmente, do bonde, começou pela primeira vez a existir na história o transporte coletivo. A distância que se podia cobrir a pé já não estabelecia os limites do crescimento das cidades; e todo o ritmo da ampliação urbana foi aumentado, já que não se tratava mais de avenida a avenida, ou de quarteirão a quarteirão, mas de via férrea a via férrea e de subúrbio a subúrbio, estendendo-se em todas as direções, a partir do distrito central. (MUMFORD, 1965, p. 546)

Por motivo dessa forte influência sobre as dinâmicas da cidade, o transporte é um dos pontos de crítica do urbanismo moderno. Como forma dominante do transporte urbano nos dias de hoje, o automóvel foi alvo de boa parte dessas críticas, que colocam em questionamento seu papel na vida nas cidades e na organização das políticas urbanas.

O erro da mentalidade comercial progressista foi dar exagerada importância aqueles modos de circulação que prometiam os mais elevados lucros financeiros: isso levou o planejador a passar por cima do papel do caminhante e da necessidade de conservar a flexibilidade de movimentos de massa, que só a circulação de pedestres pode assegurar. Ao mesmo tempo, obrigou-o mais tarde à solução unidimensional do transporte particular por meio do automóvel, e a dar ao próprio transporte prioridade sobre muitas outras funções urbanas, igualmente essenciais à existência de uma cidade.” (MUMFORD, 1965, p. 548)

Para Jane Jacobs, a “crise dos automóveis” não é culpa deles em si mesmos, mas do chamado “planejamento convencional”, baseado em ideais antiurbanos. Superar esse modo de projetar a cidade implicaria em uma mudança de lógica: a tarefa não é diminuir a quantidade de carros nas cidades, mas, sim “diminuir a *necessidade* do uso de carros” (idem, p. 401). Caso isso não seja solucionado, não bastaria a exclusão dos automóveis, pois

(...) o automóvel teria de ser inventado ou tirado do esquecimento. Porque, para as pessoas morarem ou trabalharem em cidades tão inadequadas, os automóveis seriam necessários para poupá-las do vazio, do perigo e da extrema padronização. (JACOBS, 2000, p. 378)

Jacobs defende uma oportunidade de modificação das políticas urbanas: “a questão não é a redução de automóveis *nas* cidades, mas a redução de automóveis

*pelas cidades.*” (JACOBS, 2000, p. 404). De acordo com ela, o que vemos na contemporaneidade é um efeito cumulativo de “erosão das cidades pelos automóveis” (idem, p. 389).

Pensar o transporte urbano em países como o Brasil e os Estados Unidos é bastante significativo, pois indica que a diferença de renda não implica diretamente em uma melhor qualidade do transporte público e coletivo. Nos Estados Unidos, as cidades começam com forte desenvolvimento baseado no transporte urbano coletivo e público que a partir da década de 1920, se torna privado e vai à falência, devido à configuração urbana dos subúrbios. A influência dos subúrbios, ainda que bastante criticada por amplos conjuntos de teóricos, estabeleceu um modo de vida “de grande sucesso” (CAIAFA, 2007, p. 33) e que tende a permanecer até hoje. Nova York aparece como a principal exceção no uso do transporte público, enquanto na grande maioria das cidades norte-americanas o transporte ocorre via carro.

No Brasil, o planejamento urbano acabou levando a uma predominância do transporte individual mais pela “estética da desordem” (ROCHA & ECKERT, 2013) do desenvolvimento urbano no país. As cidades brasileiras “cresceram caóticas”, à mercê das forças privatizantes do subsídio ao automóvel e do descaso pelo transporte público” (CAIAFA 2007, p. 43), o que resultou na falta de investimento público do transporte coletivo. O transporte público é pensado enquanto problema sob a lógica da rentabilidade e não do direito de deslocamento ou de preservação de um serviço. Um importante aspecto dessa individualização do transporte “à brasileira” se dá na quantidade das motos, que são raras no trânsito norte-americano.

A motocicleta é vista como uma alternativa econômica e ágil no trânsito, o que desenvolveu uma profissão – a de motoboy – e que possibilita formas de deslocamento no trânsito. A moto também multiplica os fatores de risco, demonstrados por estudos que fazem o cruzamento de variáveis entre formas de deslocamento e acidentes de trânsito (BACCHIERI e BARROS, 2011).

O cenário de crescente individualização do transporte nas cidades brasileiras – mais consolidado nas cidades norte-americanas – combinado com o aumento da compra e produção de carros foram algumas das bases para o que se chama de *crise do transporte público*. Cerca de três milhões de passageiros deixam de usar esse tipo de transporte a cada ano<sup>82</sup> e são recorrentes os relatos de empresas que apresentam

---

<sup>82</sup> Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/2017/08/opiniaio/582245-transporte-coletivo-esta-em- crise-em-todo-o-brasil.html>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

déficit fiscal. O aumento da tarifa, a falta de investimento e a crescente violência urbana<sup>83</sup> são alguns dos motivos para o abandono.

A “popularização” do carro ocorre em múltiplos sentidos. Os valores associados ao transporte individual, a comodidade e a liberdade integram parte de um projeto imaginativo. Ter um carro está associado à qualidade de vida e também à capacidade de não ficar à mercê de uma cidade “espalhada”, na qual o transporte público e coletivo é precário, superlotado e, talvez, inseguro.

Neste contexto, consigo dizer que as cidades que pesquisei, reservadas as suas diferenças, são *cidades do carro*. No Brasil, as camadas trabalhadoras são usuárias dos ônibus e trens e o carro, um bem “para quem pode”, mesmo com as políticas incentivadoras do carro popular. Nos Estados Unidos, o carro é muito acessível a amplas parcelas da população.

Cidades são muito diferentes entre si, com suas características populacionais, processo histórico de formação, tensões e tradições. Como minha pesquisa discute duas cidades, uma no Brasil e outra nos Estados Unidos, cabe fazer um estudo dos elementos que se entrelaçam com o tema de pesquisa. Por um lado, esse é um processo que começa a responder e delinear o universo de pesquisa, por outro, valoriza uma atenção pelas cidades, pois estas aparecem como ativas personagens nas narrativas das pessoas com quem dialoguei durante a pesquisa.

## 2.2 Porto Alegre, uma metrópole no sul do Brasil

Quando diariamente se levanta na imprensa e nos “cafés” um forte clamor contra serviço dos bondes, eu me lembro do silêncio que se fazia em torno do mesmo serviço, no tempo da tração animal, em que os veículos, maiores que os atuais, era arrastados por bestas, que só se moviam à força de violentas chicotadas do desalmado cocheiro.

Naquele tempo, um passeio ou uma viagem “de negócio” a qualquer um dos arrabaldes servidos por bondes era de fazer um pobre diabo, que se metia num desses carros, criar cabelos brancos. E isto desde o início do tráfego.

Quando, em 1873, começaram as corridas de bondes, a cidade exultou e vibrou de entusiasmo, não só pela utilidade que elas traziam como pela novidade.

Breve, porém, o entusiasmo amorteceu. O serviço dos bondes começava sob um signo mau. A imperícia dos cocheiros dava lugar a constantes paradas e repetidos descarrilhamentos. O espírito ganancioso dos paredros da companhia, ocupado com o cálculo dos lucros, não se lembrou de marcar a lotação dos carros, e estes recebiam três vezes mais passageiros que os podiam comportar, de maneira que os pobres burrinhos, que não eram de ferro, nem sempre podiam arrastar com facilidade aquele mundo de gente e empacavam miudamente, dando lugar a que o boleeiro, supondo os “burros

---

<sup>83</sup> BOSMAN *et al.* (2022).

de pau”, lhes caísse em cima com chicotaços de criar bichos. (Porto Alegre, 1994, p.30)



Figura 19: Bebedouro da praça Rui Barbosa, 1º quartel do século XX. Virgílio Calegari. Fonte: Acervo Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo.

Porto Alegre, capital do estado mais meridional do Brasil, tem uma população metropolitana de quase 3 milhões de habitantes. Na cidade há um carro para cada duas pessoas<sup>84</sup> e, apesar das alternativas de transporte público por ônibus ou trem, a frota de automóveis aumentou quatorze vezes mais do que a população em um período de dez anos<sup>85</sup>. De acordo com relatório do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN, 2020), Porto Alegre possuía 847.932 veículos em atividade, dez anos antes, em 2010 eram 686.142.

Entender Porto Alegre remete ao processo de consolidação das metrópoles brasileiras (MARICATO, 2000) e, ao mesmo tempo, de suas particularidades locais, na singularidade da formação urbana e das alternativas de mobilidade. O que era e o que é o transporte em Porto Alegre? Tal como todo fenômeno cultural, a mobilidade urbana na capital gaúcha tem uma reconhecível duração no tempo, evidente na recuperação de suas imagens, do estudo historiográfico e das narrativas mnêmicas de seus habitantes. O desenvolvimento de Porto Alegre, assim como de boa parte das cidades, está diretamente relacionado aos transportes. A capital do estado do Rio

<sup>84</sup> MARCHI (2016).

<sup>85</sup> KERVALT (2018).

Grande do Sul ganha estatuto de cidade em 1822 e vinte anos mais tarde, com a criação de um mercado para organização do comércio, já pode-se ver a preocupação de um projeto para “o estacionamento de carretas e carroças” (MONTEIRO, 1995, p. 30-31).

No início do século XX, diferentes projetos de expansão urbana fomentaram os transportes em sua multimodalidade:

Em relação ao desenvolvimento dos transportes, uma das obras importantes desse período foi o início da ampliação do porto de Porto Alegre em 1911. Esta obra representou um marco na modernização da cidade e, juntamente com a modernização do porto de Rio Grande entre 1913 e 1920, ampliou a possibilidade de interligação no estado por malha de vias rodoviárias, fluviais e férreas. Outra questão importante é que, embora a construção da via férrea no Rio Grande do Sul remontasse ao final dos anos 1880, já estavam previstas as obras da ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana, a linha Pelotas – Rio Grande, indo até Bagé com conexão em São Gabriel, e a linha Vale do Jacuí – Santa Catarina, passando por Vacaria. (STEIGLEDER, 2016, p.136)

A urbanização da cidade se deu por meio de arraiais<sup>86</sup>, que eram caminhos de povoamento que se expandiam em leques. Seu desenvolvimento assim como o crescimento da população “exigiram a tomada das primeiras iniciativas para a instalação de transporte coletivos” (MONTEIRO, 1995, p. 33). Com essas perspectivas projetivas é que, em 1908, começam a circular os primeiros bondes elétricos ao lado dos automóveis particulares, coches e carroças” (MONTEIRO, 1995, p. 35).

---

<sup>86</sup> “Os arraiais se diferenciavam em relação a sua ocupação: alguns tinham origem étnica bem definida, como o de Navegantes e São Manoel, que eram de origem alemã; o Arraial Menino Deus era considerado de origem açoriana; havia também as áreas ou zonas como a do Mont’Serrat, a Colônia Africana e o Areal da Baronesa cuja origem estava associada à população negra, não tendo nesta época, ainda, o estatuto de arraiais. Especialmente o Mont’ Serrat vai se transformar num dos bairros nobres da cidade no século XX.” (STEIGLEDER, 2016, p. 129)

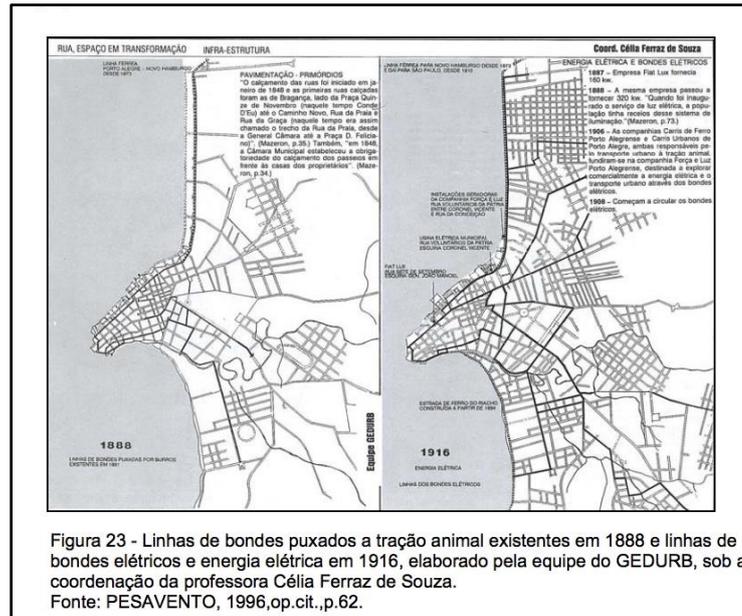


Figura 20: Bondes em Porto Alegre.  
Fonte: Acervo BIEV/PPGAS/UFRGS.

De acordo com Mara Regina do Nascimento, o transporte urbano em Porto Alegre aparece como parte de um impulso modernizador. A autora esclarece que a “modernização é um mito da modernidade” (NASCIMENTO, 1998, p. 123), que implicava em acreditar nos ideais do progresso como fonte de resolução dos problemas urbanos. Assim, é nessa chave de pensamento que a organização urbana foi entendida enquanto “medida profilática” (idem, p. 125): “ordenar o tráfego e organizar de maneira mais “limpa” o rumo que os habitantes deveriam tomar para circular dentro do espaço urbano” (idem, ibidem).

Nesse momento estavam em jogo os “três princípios básicos do positivismo na arquitetura: a questão estética, do saneamento e da circulação no planejamento da cidade” (STEIGLEDER, 2016, p. 122-123). O Positivismo<sup>87</sup> era a ideologia das elites gaúchas, em especial figuras bastantes marcadas como Júlio de Castilhos e o governador Borges de Medeiros (governou de 1898 a 1908).

Entre a década de 1920 e 1930 começa a se confirmar um aumento dos veículos de tração mecânica, que mudam a paisagem da cidade.

<sup>87</sup> No Rio Grande do Sul a ideologia positivista foi representada pelo Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), no período de transição da monarquia para a república. Isso significa “desenvolver as forças produtivas do Estado, favorecer a acumulação privada de capital e de propiciar o progresso harmônico de todas as atividades econômicas” (PESAVENTO, 1980, p. 46)

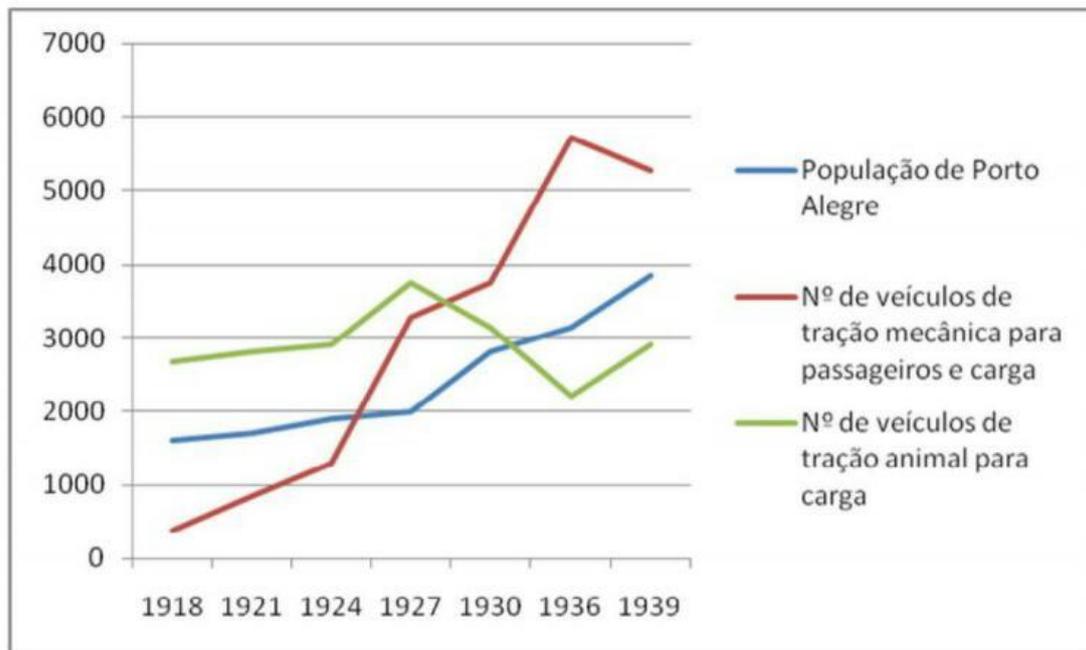


Figura 21: Gráfico do aumento do número de veículos tração mecânica em Porto Alegre.

Fonte: Maduro, 2010.

Observa-se o crescimento constante da população no período. O número de veículos de tração mecânica elevou-se de forma rápida e contínua até 1936, sofrendo uma ligeira queda em 1939, quando já se faziam notar os efeitos da II Guerra Mundial, com a restrição da venda de combustíveis. Os veículos de tração animal, que era em número maior do que os de tração mecânica, em 1918 apresentam aumento de quantidade até 1927, quando começam a diminuir, recuperando-se ligeiramente apenas em 1939, devida à já referida dificuldade de combustível para os motores. (MADURO, 2010, p. 34)

Depois disso, a tendência ao crescimento dos veículos automotores só aumenta em Porto Alegre, seguindo uma política nacional de “rodoviarismo” (SILVEIRA, 2003), que teve a “utopia arquitetônica” de Brasília (HOLSTON, 1993) como referência. Ali se delineava uma política de identidade nacional do desenvolvimento e da modernização que se pautava pelo automóvel.<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Discutir ainda: o aumento de carros velhos, quando sobe a renda nos governos PT. Isso dá mais espaço para o comércio de carros velhos e “desmanches”.



Figura 22: Construção da passarela da rodoviária (09/11/1974).  
Fonte: Acervo Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo.

Esse processo confirma a “vocação urbana” do Brasil (OLIVEN, 1984), que comea a emergir a partir da década de 1930, decorrente de um novo processo de industrializao, que fundamentou a migrao da populao do meio rural para o urbano em busca de melhores condioes de vida (idem, p. 74). A emergência das massas urbanas como fenômeno social acarretou na criao da legislao trabalhista e no surgimento do populismo enquanto fenômeno político (idem). Devemos lembrar que uma característica marcada no mercado de trabalho brasileiro é justamente a associao direta do trabalho com os direitos sociais, da “cidadania regulada” (SANTOS, 1979).

Outro aspecto central do processo de urbanizao de Porto Alegre, que tem direta relao com a produo de uma “escala” de cidade, é o de sua metropolizao, que se d  a partir de 1945, com o deslocamento da indústria para a periferia da cidade. Essa confirmao da cidade como metrópole estava alinhada com a agenda do desenvolvimento nacional:

Embora esta visão constitua uma simplificao do problema, não resta d vida que, no Brasil, o desenvolvimento econômico resultante da industrializao está associado a dois fen menos complementares e concomitantes: o incremento das desigualdades regionais e a constituio de grandes metrópoles. (DURHAM, 1978, p. 20)

Promovendo diversificação econômica, a urbanização transformava a composição de classes (OLIVEN,1984, p. 66), algo que chamava atenção das antropologias urbanas. Ruben Oliven (1984) indica a necessidade de reconhecer processos simultâneos de heterogeneidade de homogeneidade das culturas e classes urbanas nas cidades brasileiras.

Por um lado, a intensificação da acumulação capitalista industrial – processo que está no bojo da urbanização brasileira das últimas décadas – tende a homogeneizar todas as classes sociais naquelas áreas que estão mais próximas a atividades econômicas e interesses instrumentais e/ou mais sujeitas a influências ideológicas. Por outro lado, entretanto, dado que esta mesma intensificação da acumulação capitalista diferencia os habitantes de cidades brasileiras de um modo essencialmente desigual e assimétrico, existe uma tendência oposta que vai em direção à heterogeneidade das classes sociais, não só em termos econômicos mas também naquelas áreas nas quais as classes baixas podem oferecer mais efetivamente resistência à difusão de orientações culturais padronizadas. (OLIVEN, 1984, p. 97)



Figura 23: Praça pereira Parobé, década de 1960. Foto de Floriano Antonieto. Fonte: Acervo Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo.

A crise dos transportes públicos<sup>89</sup> na cidade há muito se anuncia e acompanha o cenário nacional de um modelo já insustentável. “A beira do colapso”, informava a reportagem do Jornal do Comércio, indicando o déficit econômico que se intensificou com a baixa circulação necessária para as medidas de saúde devido à pandemia do

<sup>89</sup> VARGAS & NETO (2020).

coronavírus.<sup>90</sup> Como parte desse cenário de transporte urbano, os motoristas de aplicativo somam cerca de 36 mil pessoas, atuantes na zona metropolitana de Porto Alegre em 2020, conforme estima Joe Moraes, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo do Rio Grande do Sul (ALMA/RS). Os táxis, principais concorrentes deste tipo de serviço, se encontram na pior situação em sua história:

Até meados de 2014, um táxi sustentava três motoristas, que se revezavam em três turnos de trabalho. Com a popularização dos aplicativos de transporte, a partir de 2015, o número de motoristas caiu para dois. Veio a Covid-19 e ficou apenas um: ou o dono da licença do táxi ou quem aluga do dono.<sup>91</sup>

Se Porto Alegre é cada vez mais uma cidade de motoristas, cabe atentar para suas descrições de cidades. De que maneira os motoristas experienciam e narram a cidade?

### 2.2.1 Porto Alegre pelas lentes de um *taxi-writer*: Mauro Castro

Há uma história, talvez pouco conhecida, de que o filósofo francês Henri Lefebvre trabalhou por um curto período como taxista na cidade de Paris.<sup>92</sup> Essa experiência produziu um ponto de vista que, de acordo com alguns intérpretes de sua obra, foi fundamental para a elaboração de um olhar atento ao cotidiano.<sup>93</sup>

Sem dúvida a profissão de taxista, pela própria condição de se deslocar nas cidades, exige um domínio dos mapas geográficos e simbólicos e conhecimento dos trajetos, ritmos temporais e “zonas morais” (PARK, 1973), o que acarreta em experienciar de forma privilegiada o fenômeno urbano.

Os relatos de Lefebvre narram essa experiência:

Tornei-me (por minha própria vontade) um trabalhador braçal, depois um taxista. E isso realmente foi engraçado! Um volume enorme não poderia conter as aventuras e desventuras desse taxista filósofo existencialista. O submundo parisiense se desdobrou diante dele em toda a sua variedade

<sup>90</sup> TATSCH (2020).

<sup>91</sup> Disponível em:

[https://www.jornaldocomercio.com/\\_conteudo/cadernos/empresas\\_e\\_negocios/2020/09/756979-situacao-dos-taxis-de-porto-alegre-e-a-pior-da-historia.html?fbclid=IwAR3zPJVbdAgbCsWMcoHNpARnNQ70tWP3Bcp9VpOR1Xzu8mSMjBIOFsamlSA#.X2oFXT-vQaw.facebook](https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/cadernos/empresas_e_negocios/2020/09/756979-situacao-dos-taxis-de-porto-alegre-e-a-pior-da-historia.html?fbclid=IwAR3zPJVbdAgbCsWMcoHNpARnNQ70tWP3Bcp9VpOR1Xzu8mSMjBIOFsamlSA#.X2oFXT-vQaw.facebook)>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>92</sup> Cf. FRASER (2015); LEFEBVRE (2003).

<sup>93</sup> David Harvey is right to suggest that Lefebvre’s “two years earning a living as a taxi driver in Paris” were surely “an experience which deeply affected his thinking about the nature of space and urban life” (1991, 426).

desprezível e ele começou a descobrir os segredos de seus bordéis, lojas e casas de jogo, salões de dança (para brancos e negros), hotéis chiques e colheres gordurosas, negociantes obscuros, altos e baixos pederastas, casas de apostas, ladrões armados e esquadrões de polícia. Sondei algumas das profundezas fedorentas da 'existência' e o que eu arrastei teria enviado os neoexistencialistas do Café Flore1 a transportes de deleite. Mas com que propósito? Quero recordar apenas meu contato com uma realidade infinitamente mais preciosa e mais comovente: a vida do povo de Paris. Um grave acidente - um golpe de sorte - me tirou dessa situação (durante anos eu não conseguia entrar em um carro sem tremer). Norbert Guterman, que sempre me apoiou, defendeu minha causa. La Revue Marxiste estava sendo lançada, editada por Norbert sob o nome de Mesnil. Fui levado para a equipe da editora. (LEFEBVRE, 2003, p.7)<sup>94</sup>

Porto Alegre, tem seu próprio escritor-taxista<sup>95</sup>, Mauro Castro. Sua experiência de trabalho, constituída a partir do encontro direto com a cidade, fundamentou uma vocação narrativa que encontrou vazão no projeto *Taxitramas*. Iniciando como uma coluna no jornal Diário Gaúcho, e depois publicadas em livros (CASTRO, 2006; 2018), as narrativas de Mauro apresentam o cotidiano do taxista desde uma miríade de situações e fazendo uso de distintos gêneros de escrita, tais como: o humor, a ironia, a crítica social e até um certo surrealismo reflexivo sobre o “ordinário” da metrópole gaúcha.

Parte de minha interlocução com ele resultou em uma curadoria fotográfica, publicada na Revista Fotocronografias (BIEV/PPGAS/UFRGS). O conjunto de imagens parte de reflexos, se valendo dos enquadramentos proporcionados pelo retrovisor do táxi para produzir as fotografias. Esse “olhar para trás” também pode ser lido figurativamente, como ação reflexiva de fotografar aquilo que passa, imagens que constituem a memória coletiva de Porto Alegre e sua própria biografia. Como conta o narrador:

---

<sup>94</sup> “I became (of my own free will) a manual worker, then a taxi driver. And that really was a laugh! A huge volume could not contain the adventures and misadventures of this existentialist philosopher taxi driver. The Paris underworld unfolded before him in all its sleazy variety and he began to discover the secrets of its brothels, knocking-shops and gambling dens, dance halls (for white and coloured), fancy hotels and greasy spoons, shady dealers, high and low-class pederasts, bookmakers, armed robbers and police squads. I plumbed some of the smelly depths of 'existence' and what I dragged up would have sent the neo existentialists of the Cafe Flore1 into transports of delight. But to what purpose? I want to remember only my contact with an infinitely more precious and more moving reality: the life of the people of Paris. A serious accident - a stroke of luck - got me out of this situation (for years I couldn't get into a car without shaking and trembling). Norbert Guterman, who had always supported me, pleaded my cause. La Revue Marxiste was being launched, edited by Norbert under the name Mesnil. I was taken onto the publisher's staff.”

<sup>95</sup> Um caso semelhante em São Paulo. Acesso em: Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/09/empresario-falido-vira-motorista-de-aplicativo-e-escreve-livro-com-relatos-inusitados-de-passageiros.shtml>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

Numa distante Sexta-feira Santa (12/04/1963), dona Ocilda, a parteira que atendia minha mãe, me trouxe à luz. Reza a lenda que não reagi. Eu só teria chorado quando meu pai mostrou-me um taxímetro, um Capelinha 4 bandeiras. O mesmo equipamento era colocado no meu berço para que seu tic-tac me ninasse nas noites insones. Daí minha sina de taxista. Mas não duvido que (quase) tudo isso seja mentira, já que a ficção está no DNA da minha família.

Muito jovem o jeito para a música, o talento para o desenho, a facilidade com as redações na escola (quem sabe será escritor?), mas o que acabou acontecendo foi mesmo o táxi. Herança do pai taxista, os carros sempre à mão, mas também a vontade de empreender, de não estar preso a um mesmo lugar, a paixão pelos carros, por dirigir, o encanto de lidar com pessoas, o dinheiro chegando rápido... Eis que acabei, mesmo, foi taxista.

Como lidar com os talentos reprimidos? Com a sensibilidade artística? Não há espaço para o lúdico na tarefa prosaica de transportar pessoas em um carro. Apenas dirigir. Apenas deslocar-se de um lugar ao outro. Foi preciso que alguém me alertasse para o circo que há em volta do volante de um táxi. Eu segui adorando escrever, segui lendo muito, sempre, tinha boas referências literárias. Foi nesse contexto que, durante uma corrida, meu passageiro, Cyro Martins<sup>96</sup>, então editor do jornal Diário Gaúcho, sugeriu que eu escrevesse um diário. O diário de um taxista.

Foi assim, pelas mãos de um cliente, que acabei conseguindo um espaço semanal em um jornal de grande circulação. Uma coluna que assinei pelo espaço de doze (12) anos. Paralelo à publicação em jornal, surgiu o blog. Com o endereço virtual, a necessidade de um nome, um título, um termo auto descritivo para definir a ideia do diário de um taxista. É assim que surge o neologismo TAXITRAMAS.

Numa época anterior às redes sociais, em que os blogs eram a forma de expressão mais democrática e acessível aos escritores anônimos, acabei chamando a atenção, convidado para programas de televisão, rádio, entrevistas, matérias em nível nacional. Tornei-me uma (sub)celebridade. O que chamávamos de blogstar!

O convite de uma editora (Sulina) foi quase natural. O primeiro livro publicado nos moldes tradicionais do mercado editorial – a parcela mínima reservada ao autor – foi um sucesso. Os outros livros foram editados de forma independente. Um segundo, terceiro e quarto. O quinto livro em gestação, seguindo as mudanças/exigências/tendências, nascendo também no formato digital.

O projeto fotográfico do TAXITRAMAS surgiu em um dia específico. No momento em que parei o táxi para fazer a foto para a capa do quarto livro. O monumento do Laçador perfeitamente enquadrado no retrovisor do carro. Um clique. Uma plataforma para fotografia. Instagram. A ideia de retratar a capital gaúcha pelo retrovisor de um táxi. Uma forma de crônica, de contar uma história, pelas imagens. Imagens de retrovisor.

Os rascunhos produzidos ao volante do táxi, uma adaptação para a TV (série em 12 episódios, direção Pena Cabreira)... Quantos projetos mais cabem dentro de um táxi? Não sei. O que importa é esse estranho DNA da ficção, da fantasia, essa herança de contador de histórias, a sina do escritor que segue inabalável qual o tic-tac de um velho taxímetro Capelinha 4 bandeiras. (MAURO CASTRO, 2020)<sup>97</sup>

<sup>96</sup> Se trata do Cyro Martins jornalista e não o autor conhecido por suas obras de literatura que abordam o tema do “gaúcho a pé” (MARTINS, 1979).

<sup>97</sup> O ensaio fotográfico pode ser acessado no dossiê “O trabalho das imagens”, publicado na Revista Fotocronografias: <<https://medium.com/fotocronografias/cotidiano-de-porto-alegre-nas-lentes-de-um-escritor-taxista-cr%C3%B4nicas-visuais-do-taxitramas-299779e27654>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

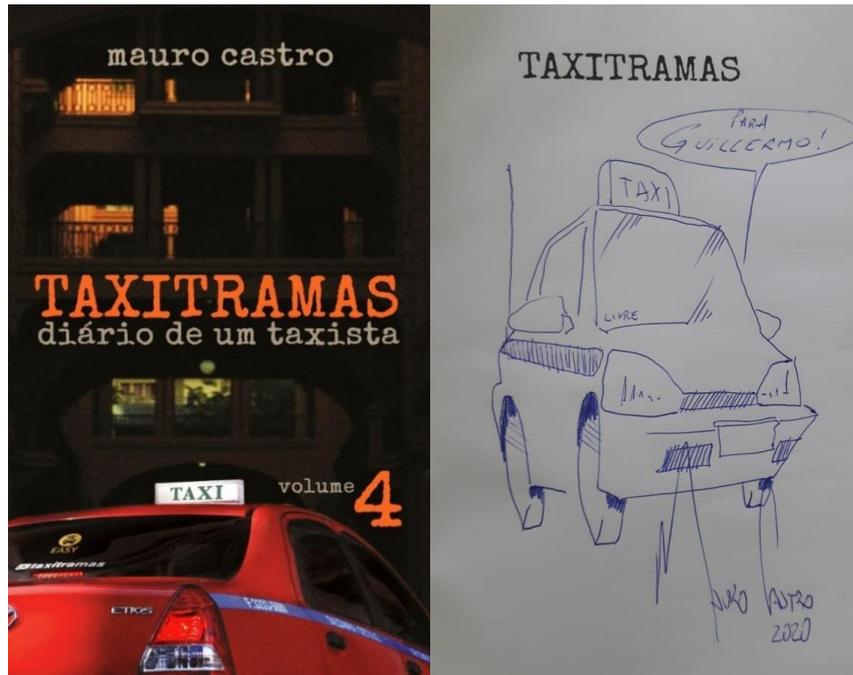


Figura 24: Livro Taxitramas, volume 4.  
Fotos: Capa do livro (esq.) e Guillermo Gómez (dir.)

De posse de seu livro, passei a analisar como o movimento de um cronista do/no urbano falava sobre meu objeto de pesquisa. Em suas páginas surgem personagens corriqueiros e exóticos, paisagens e bairros, assaltos, dramas e piadas. O estilo de escrita é claro, direto, como se ouvíssemos as histórias sentados no banco do passageiro.

Comigo, Mauro foi bastante aberto, combinando sua expertise em aparições públicas, com o caráter “boa praça” de um taxista generoso. Sua recorrência enquanto figura conhecida na cidade de Porto Alegre, faz com que ele recorra a alguns clichês que desenvolveu. Um deles faz referência a uma dualidade do taxista que sustenta o escritor, e do escritor que toma de inspiração as aventuras do taxista.







Figura 25: Mauro Castro (2020).

Fonte: Publicação na revista Fotocronografias e cedidas pelo autor.

Quando me movi de Porto Alegre para Atlanta, adotei esse mesmo procedimento de pesquisa. Um estudo da história da cidade e de suas formas de planejamento e mobilidade e a escuta de seus personagens que, dirigindo, entendiam e construía-na simbolicamente.

## 2.4 Um outro Sul: Atlanta (EUA)



When one person's mobility is mired in gridlock, lack of access, pollution, impossibly circuitous routes, or danger, it is a private trouble. When one million people are consistently so mired... it is Atlanta! (KONRAD, 2006, p. 4)

Atlanta, capital da Geórgia, é uma cidade cosmopolita com uma área metropolitana que inclui 12 condados, abrangendo quase 6 milhões de habitantes. Essa quantidade de habitantes tende a aumentar: “Ao contrário de outras zonas metropolitanas dos Estados Unidos, Atlanta apresentou um crescimento populacional no ano de 2021” (GEBELOFF *et al*, 2022).

Atlanta é uma das dez cidades com maior PIB nos EUA<sup>98</sup> e uma das principais áreas metropolitanas do país pós-crescimento do emprego industrial e está no centro da rede global de telecomunicações e viagens aéreas. O transporte de carro é muito importante e “como a maioria das cidades norte-americanas, e cada vez mais partes de algumas cidades globais, a vida cotidiana em Atlanta se concentra no automóvel” (HENDERSON, 2006). Além disso, Atlanta está “notavelmente agora entre os mais importantes novos locais de assentamento de imigrantes no país” (STUESSE & COLEMAN, 2014, p. 53).

A cidade tem como característica ter “ressurgido” de diversos processos históricos. Sua importância histórica, primeiro como uma das principais cidades de quem lutava pelo Sul escravista na Guerra Civil e, já na metade do século XX, como berço dos movimentos pelos direitos civis das populações negras, a cidade onde nasceu Martin Luther King Jr. As marcas da segregação, fortemente presentes nas cidades do sul dos Estados Unidos, reverberam nas dinâmicas e no planejamento urbano.

Atlanta ainda é uma cidade racialmente segregada. A maioria dos afro-americanos, a maioria racial na cidade, vive nas partes oeste e sul da cidade (Downtown, Grant Park, College Park, West End). A maioria dos brancos vive na parte nordeste de Atlanta (Buckhead, Druid Hills, Vinings). A maioria dos residentes latinos em Atlanta está localizada ao longo da Buford Highway. A maioria dos americanos asiáticos são residentes que vivem em Georgia Tech (Downtown), Emory University (Druid Hills) e em Duluth.<sup>99</sup> (MAYERS, 2019, p.12)

<sup>98</sup> “Os US\$ 270,6 bilhões em GMP da área metropolitana de Atlanta dão a classificação mundial de 44 – um pouco abaixo da 43ª colocada Colômbia, que tem um PIB de US\$ 288 bilhões. O GMP de Atlanta supera o PIB da Venezuela (US\$ 241,1 bilhões) e o da Finlândia (US\$ 270,6).” Disponível em: <<https://www.theatlantic.com/business/archive/2011/07/if-us-cities-were-countries-how-would-they-rank/241977/>>. Acesso em: 03 nov. 2022

<sup>99</sup> “Atlanta is still a racially segregated city. Most African Americans, the racial majority in the city, live in the western and southern parts of the city (Downtown, Grant Park, College Park, West End). Most white people live in the northeastern part of Atlanta (Buckhead, Druid Hills, Vinings). Most Latino residents in

A arte urbana do centro da cidade mostra que ainda são recorrentes os choques culturais entre brancos e negros promovidos pela ascensão social ou mobilidade urbana.



Figura 26: Fotografia do Centro de Atlanta. Setembro 2021.  
Fonte: Guillermo Gómez, setembro 2021.

A relação entre a cidade e o transporte começa com a fundação da cidade, associada à Ferrovia Transatlântica – que deu origem ao nome – mas vai muito além disso. A questão da segregação e como ela se conecta às maneiras de se deslocar pela cidade já era discutida por Martin Luther King, em um de seus proeminentes discursos:

Urban transit systems in most American cities . . . have become a genuine civil rights issue—and a valid one—because the layout of rapid-transit systems determines the accessibility of jobs to the Black community. If transportation systems in American cities could be laid out so as to provide an opportunity for poor people to get meaningful employment, then they could begin to move into the mainstream of American life. A good example of this problem is my home city of Atlanta, where the rapid-transit system has been laid out for the convenience of the white upper-middle-class suburbanites who commute to their jobs downtown. The system has virtually no consideration for connecting the poor people with their jobs. There is only one possible

---

Atlanta are located along the stretch of Buford Highway. Most Asian Americans are residents who live around Georgia Tech (Downtown), Emory University (Druid Hills), and in Duluth.”

explanation for this situation, and that is the racist blindness of city planners. (MARTIN LUTHER KING, JR., 1986, pp. 325 - 326).

Atlanta é considerada uma “cidade espalhada” (*sprawl city*) em termos habitacionais. O centro (*Downtown*) e o bairro *Midtown* concentram os principais arranha-céus, enquanto que no resto da cidade – extremamente integrado a floresta, o que concede a alcunha de *city in the forest* – predominam as casas, prédios e áreas comerciais de baixa altitude. É um tipo de planejamento urbano de baixa de densidade, fazendo com que as distâncias sejam “maiores do que elas devem ser” (PENDERGRAST, 2017). Consequentemente, uma cidade “obcecada por trânsito” (EHRENHALT, 2012).



Figura 27: Por entre as árvores... Midtown Atlanta.  
Fonte: Guillermo Gómez, Janeiro, 2022.

O modelo de planejamento adotado cria zonas que se interconectam quase que unicamente pelo carro e que os espaços de caminhada e lazer sejam concentrados nas sociabilidades de condomínios fechado – as chamadas *gated communities* (Cf. LOW, 2003) – ou nos parques verdes da cidade. Como contraste, se multiplicam vazios urbanos: longas vias asfaltadas sem calçadas ou esquinas, amplos viadutos com espaços ociosos. Em 2021 o time de beisebol da cidade, o *Atlanta Braves*, disputava as finais das grandes ligas (*Major League of Baseball*) e o estádio do time

(*Truist Park*) foi criticado por um jornalista e pela torcida rival com o uso da designação de “*Sterile Shopping Mall*”, um shopping estéril, fazendo referência a ser um espaço deserto, de pouco uso. Esse exemplo demonstra como:

Nas áreas residenciais segregadas dependentes do automóvel, a eliminação do espaço urbano como meio ocupável coletivamente gera uma esterilidade ética e estética desses espaços (CAIAFA, 2007, p. 39).

Algumas das alternativas criadas para uma diminuição desses “problemas urbanos” (Cf. JACOBS) foi a integração do sistema de transporte público e coletivo, de trens e ônibus, Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority (MARTA). O MARTA “tem sido subutilizado pelos habitantes de Atlanta desde o seu início e ganhou uma reputação em toda a cidade por não ser confiável e inseguro.” (SKAGGS, 2019, p. 4).<sup>100</sup>



Figura 28: Ônibus MARTA no bairro Edgewood.  
Foto: Guillermo, Outubro de 2021.

O sistema MARTA inclui trens no sentido norte-sul e leste-oeste cobrindo todo “o perímetro” que envolve a cidade de Atlanta e complementado pelas linhas de ônibus que fazem a conexão entre os bairros e as principais estações de trem. Mesmo assim,

<sup>100</sup> “has been underused by Atlantans since its inception and has gained a city-wide reputation for being unreliable and unsafe”.

as diferenças de mobilidade entre carro e transporte públicos são gritantes. Um estudo que avaliou a relação entre deslocamento urbano e prevenção ao câncer de mama ponderou a duração comparativa entre o transporte público e o carro particular, evidenciando seu contraste:

Em todos os setores censitários, a tempo médio de viagem de transporte público até a estação mais próxima mamografia foi de quase 51 minutos e ao a instalação mais próxima do Programa de Triagem do Câncer da Geórgia foi 68 minutos. De carro, os tempos de viagem foram de aproximadamente 6 minutos e 8 minutos, respectivamente.” (PEIPINS, L.A., GRAHAM, S., YOUNG, R. *et al.*. 2011, p. 678).

Assim como outras cidades norte americanas o trânsito de Atlanta faz uso das rodovias interestaduais, vias de alta velocidade, que cortam os espaços urbanos. A própria definição do espaço que constitui a cidade é definido pelas demarcações criadas por essas grandes vias. Conhecido como “o perímetro” é um “loop” da rodovia interestadual 285 que cerca toda a cidade em uma longa extensão. Serve como um ponto de referência em termos urbanos, os habitantes usam como ponto de referência o que está “fora” e “dentro” do perímetro.

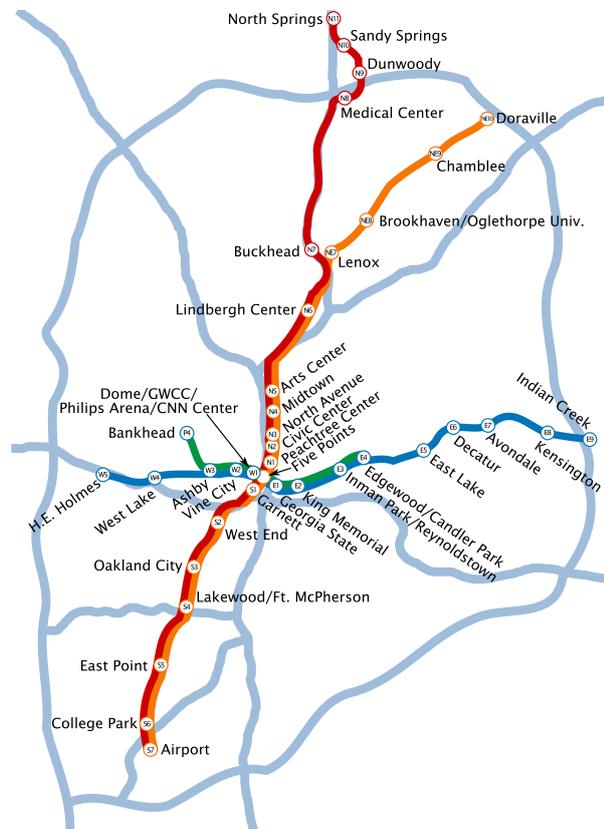
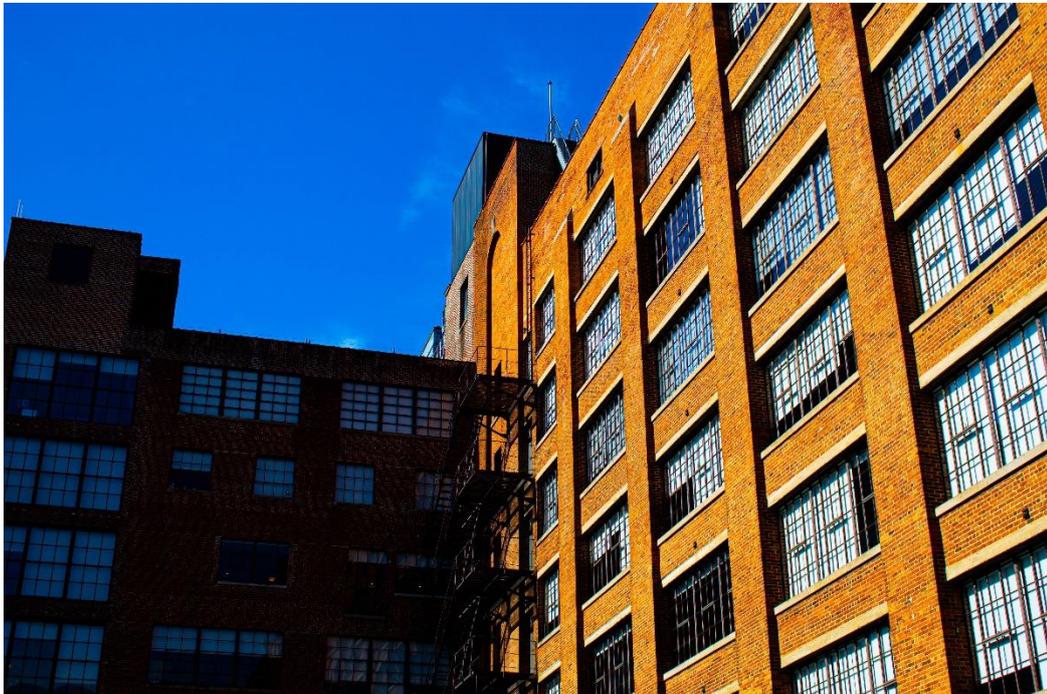


Figura 29: o perímetro e as principais linhas de trem MARTA.  
Fonte: Domínio público.

Um dos projetos urbanísticos pensado para subverter a lógica do carro é o da Beltline. Um pista multiuso que ocupou um antigo corredor ferroviário ao redor do centro da cidade. A partir dessas trilhas, que podem ser percorridas de bicicleta, patinetes ou a pé, se pode acessar diversos bairros e pontos significativos da cidade. Dentre as construções próximas a Beltline, o Ponce City Market<sup>101</sup> é um caso interessante.

O prédio era uma sede da grande empresa *Sears, Roebuck & Co* que foi construído na década de 1920. No final dos anos 1990, com a expansão territorial e de baixa densidade da região metropolitana os centros de distribuição são realocados para os subúrbios e papel do edifício como armazém diminui. O processo termina com o fechamento do prédio e a compra dele pela prefeitura de Atlanta. Mas é a partir de 2010 que começa a receber comércios, escritórios, restaurantes e outras atrações. Atualmente também abriga um dos pontos de entrada para a Beltline.

No caso do Ponce City Market e da região, é notável um processo de gentrificação do espaço urbano, com grandes fábricas transformadas em lofts, em prédios de escritório e com o aumento do preço dos aluguéis devido a especulação imobiliária.



---

<sup>101</sup> Disponível em: <<https://www.poncecitymarket.com/history>>. Acesso em: 03 nov. 2022.



Figura 30: Fotografias de Ponce City Market e a entrada da Beltline.  
Fonte: Guillermo Gómez, Novembro de 2021.

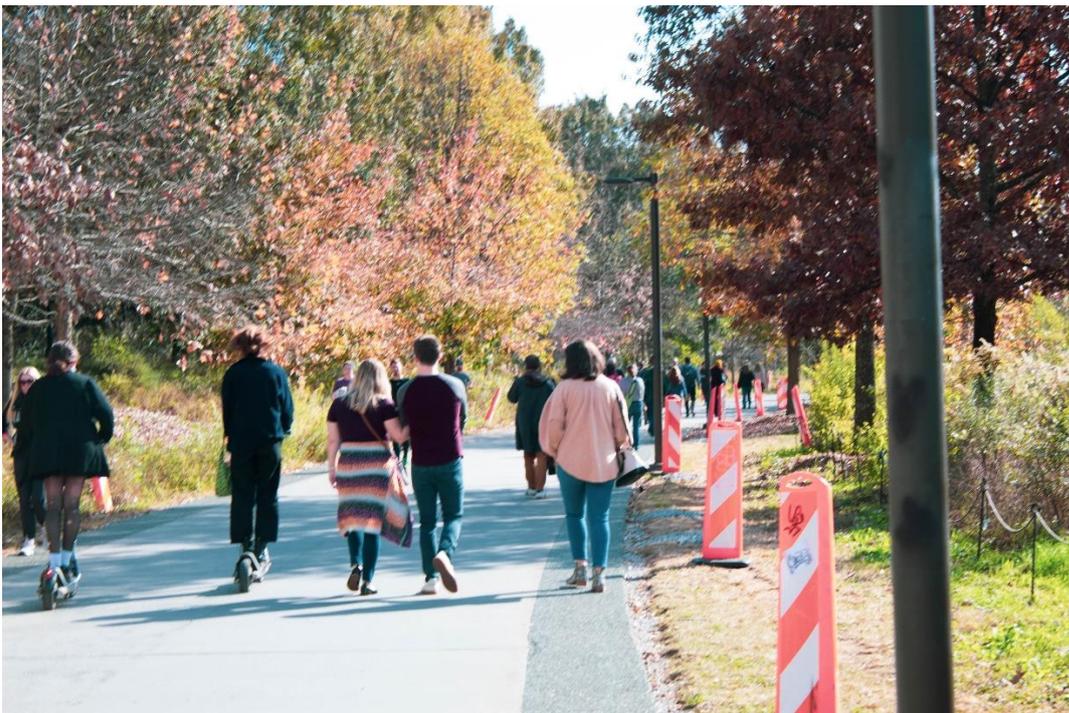


Figura 31: Caminhadas na Beltline.  
Fonte: Guillermo Gómez, Novembro 2021.

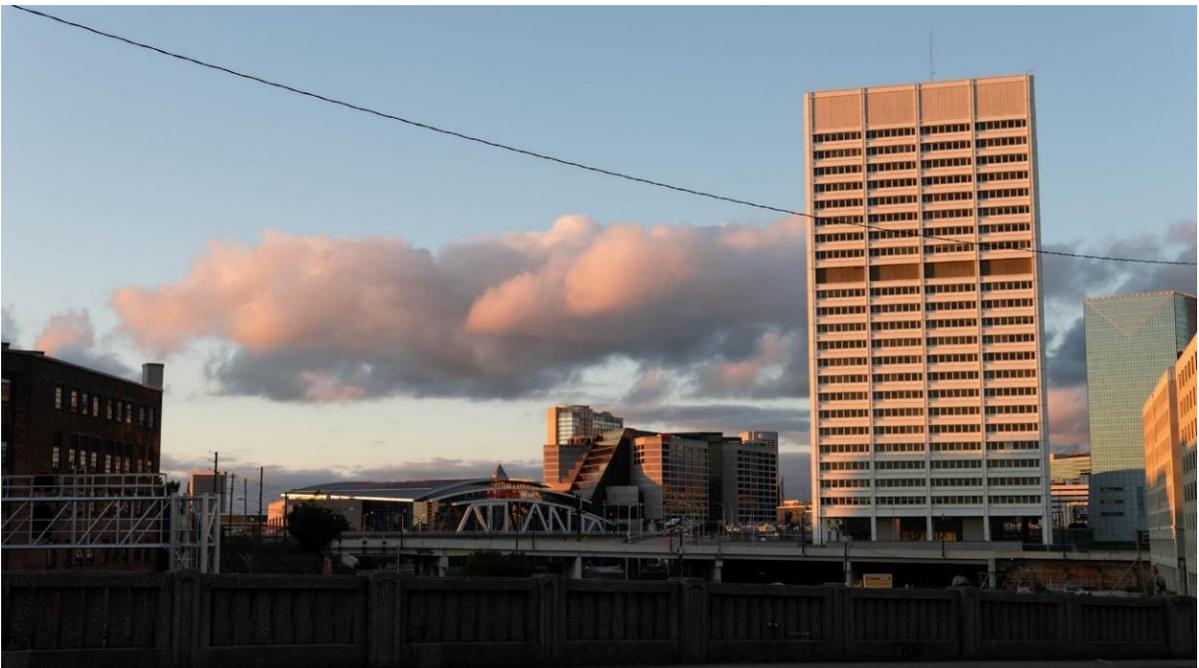
A investigação e diálogo que tive com os motoristas reacenderam esse contexto de uma cidade contraditória em termos de mobilidade: ao mesmo tempo que totalmente voltada para a mobilidade pelo automóvel, esta possui renda para viabilizar

alternativas de transporte público ou mais alinhadas com a ideia de “cidades para pessoas” (GEHL, 2010). Nos diálogos com os motoristas, esses elementos aparecem como fundamentais da maneira como pensam os tempos e espaços da cidade, como discutirei mais adiante.

Neste processo etnográfico, mergulhei nas imagens desse universo de pesquisa. Um dos personagens fundamentais é Dalvin Collier, que atuando como fotógrafo e tendo os aplicativos como um trabalho parcial, se permitiu a dialogar sobre as imagens da cidade de Atlanta.

### 2.3.1 Olhares de Dalvin Collier





Fonte: cedidas por Dalvin Lamar Collier. 2021

Dalvin tem 29 anos, nasceu Miami e veio ainda criança, junto com sua mãe, para Atlanta. Como vários norte-americanos, que se mudam de estados, buscavam um “recomeço”(a *fresh start*). Casado com uma professora de primário, Dalvin já transitou por diversas profissões, desde o ramo de tecnologia – seu sonho era ser

designer de jogos – até entregador de pizzas. O interesse pela fotografia começou numa festa de família, em que foi chamado por ter um ótimo aparelho celular, para ficar responsável pelas fotos. Vendo o resultado, seus familiares elogiaram e valorizam o talento que demonstrava. Seguindo esse caminho, se apaixonou pelas imagens. Estudou na *Arts School of Atlanta*, onde não se graduou, mas “aprendeu o básico”. Se considera um autodidata. Quando conversei com ele, se aprofundava na fotografia imobiliária a partir de estudos de materiais na internet e vídeos no YouTube.

Há quase cinco anos dirige como Uber, mas a maior parte da sua renda provém da fotografia. Dalvin me disse, dirigir é uma *experiência* de conhecer novas pessoas, novos lugares e, em especial, acompanhar as transformações da cidade. Ele aponta para um importante processo de reconfiguração das paisagens urbanas. Um dos elementos que influencia nessa transformação são os próprios aplicativos, que alteram a dinâmica do trânsito, criam pontos de espera, de concentração de pessoas, que produzem e recebem informações sobre a cidade.



Figura 32: Autorretrato de Dalvin Collier.  
Fonte: Cedida pelo autor, 2021.

## 2.4 Aplicativos de transporte e a paisagem das cidades

No aeroporto internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, é comum observar um adesivo no chão, sinalizando a percurso que quem desembarca deve fazer para chegar ao ponto específico de espera para o embarque em um carro solicitado via aplicativo. Se antes, no período de implementação, a disputa dos aplicativos era jurídica – em termos de trabalho regulamentado, como discuti no capítulo anterior –, foi também *espacial*. Concorriam com os taxistas por espaços, por clientes, situações que algumas vezes resultaram em violência. Essa concorrência se estabeleceu nos campos do preço, da confiabilidade, da comodidade e, claro, do marketing. Essa batalha disputada nas tramas do Estado, do mercado e das negociações entre as empresas está diretamente conectado com a cidade. A cidade, nesse caso, se apresenta como fenômeno visível dessa disputa de criação de um espaço.

As transformações tecnológicas no mercado de transporte urbano já pressupõem uma relação entre motoristas de aplicativo e taxistas. Em muitos casos, essas interações foram conflitivas (SIMMEL, 1983), quando não violentas. As afirmações do ex-CEO da Uber, de que sua empresa estava envolvida em uma espécie de corrida eleitoral em que “Uber é o candidato e seu oponente é um babaca chamado Táxi” (SLEE, 2017, p. 105), já denotavam esse caráter.<sup>102</sup>

Os aplicativos encontraram resistências nas legislações ou de associações organizadas de taxistas em diferentes regiões do mundo e do Brasil. Quando estive em Buenos Aires, em julho de 2019, em razão de um evento acadêmico, utilizei o serviço de transporte por aplicativo e fui aconselhado pelos motoristas a sentar no banco da frente. Esse gesto intencionava não deixar explícito que aquele veículo era vinculado aos “apps”, algo que aconteceria se sentasse atrás, deixando o banco do carona vago. Acompanhado desse “clima”, o relato do motorista foi sobre possíveis e anteriores hostilidades.

---

<sup>102</sup> Disponível em: <<https://mashable.com/2014/05/28/travis-kalanick-co-founder-and-ceo-of-uber/>>. Acesso em: 02 ago. 2020.



Figura 33: Fora Uber!

Fonte: Folha de São Paulo.

Diferente desse contexto, que se reproduz em algumas partes do Brasil, em Porto Alegre a regulamentação legal do serviço por aplicativos atenuou esse tipo mais explícito de conflito. Essa interação “estabelecidos e outsiders” (ELIAS, 2000) ou, melhor dizendo, de legitimação daqueles que eram “outsiders”, ocorreu por meio de debates públicos, propaganda mercadológica e, em especial, na construção de tipos ideais (WEBER, 1992) de serviço e, conseqüentemente, de trabalhadores. O embate aconteceu especificamente entre modelos de motorista e indicava uma clara fusão entre esse tipo de trabalho e a conduta profissional, e até emocional (HOCHSCHILD, 1983), que ele demandava.

Nas propagandas e narrativas de marketing, o motorista de aplicativo era alguém bem vestido e bem educado, com o carro extremamente limpo e o serviço visto como “executivo”. Essa glamourização do trabalho (ROSENBLAT, 2018) se confrontava diretamente com um outro tipo ideal – de certa forma estigmatizante (GOFFMAN, 2008) – que povoa o imaginário comum: o do taxista mal vestido e pouco disposto, que reclama de corridas curtas, etc. A diferença dessas *imagens do trabalho* é também geracional: o motorista de app, jovem, domina as mídias sociais e os aplicativos do GPS, enquanto o taxista, mais velho, apreende a cidade pela memória e a conhece a partir de um mapa mental.

Os regimes de trabalho fazem parte dessa disputa narrativa: enquanto o táxi é um transporte regulamentado pelo Estado<sup>103</sup> e que em muitos casos o taxista tem uma relação direta com um “patrão”, a empresa Uber, como apresentei nos capítulos iniciais, se sustenta sobre a narrativa de “colaboradores” e do aplicativo enquanto mediador entre passageiros e motoristas. As temporalidades de trabalho, da espera no ponto de táxi e do constante movimento no serviço de aplicativos, eram outras hipóteses que sustentavam a dicotomia. Atualmente, esses embates arrefeceram e os aplicativos tais como Uber e 99Pop já se naturalizaram na cidade e as tecnologias permeiam a profissão do taxista.

Mesmo assim, essas oposições ajudam a construir a ideia desses dois personagens ideais, realizando uma valoração e um contraponto entre serviços de transporte. Interessado nesse imaginário profissional, minha etnografia buscou contemplar esse debate.



Figura 34: Glamourização do trabalho.  
Fonte: MotoristaVIP.blogspot - 2021.

---

<sup>103</sup> “Há duas possibilidades de inserção na profissão de taxista. Uma delas é submeter-se ao processo licitatório no intuito de se tornar um permissionário, titular de placa de táxi. E a outra, é ser contratado por um permissionário, como motorista auxiliar, para rodar em horários alternativos. Vale ressaltar que são duas condições muito diferentes, em especial financeiramente. O motorista auxiliar tem que pagar uma taxa diária para poder utilizar o veículo de um permissionário”. (CARVALHO & SALES, 2017, p. 581)



Figura 35 Uber como serviço de luxo.  
Fonte: Uber top. com.br

O embate pela confiabilidade e popularidade dos aplicativos de transporte como uma alternativa viável parece estar resolvido, se assossegaram as partes, e essa forma de locomoção entrou no cotidiano da população. Diferente do Brasil, nos Estados Unidos o motivo da popularização não foi tanto uma questão de preço, como me assinalou sabiamente a motorista Brenda Wilson, mas mais de *hábito*. O fato de Porto Alegre e Atlanta serem cidades do carro auxilia nesse processo: ter que se deslocar de um bairro ou do subúrbio até o centro lotado, ter que pensar no estacionamento, na vaga, no pagamento, na segurança ou ainda para quem sai à noite e decide se alcoolizar, se tornam situações onde é mais seguro e cômodo utilizar o serviço de transporte por aplicativo.

Outra das motoristas com as quais conversei, Onice Espindola, ressaltou que em Porto Alegre, o tema da violência é um incentivador da opção pelo aplicativo, ao invés do ônibus. “Quem tá na rua *não ousa* ficar na parada esperando ônibus, ele vai chamar um Uber para se locomover”, contava ela, sobre o trabalho a noite.

Se do ponto de vista do modelo econômico e empresarial e de serviço em geral, pelo qual os aplicativos de transporte são considerados “inovadores” ou disruptivos”, deve se considerar isso do ponto de vista da mobilidade. “No Brasil, nos concorreremos com o ônibus”, pontuava criticamente o interlocutor Joe Moraes. Se a corrida mínima de um aplicativo Uber é R\$ 5,88 e a passagem R\$ 4,80<sup>104</sup>, paga individualmente, no

---

<sup>104</sup> Dados de Maio 2022.

carro, duas ou mais pessoas podem dividir a tarifa. Sem ter de se deslocar para a parada, definindo o local exato do desembarque e com um tempo de espera menor.

Assim, a chegada dos aplicativos de transporte agravou a já fragilizada alternativa de transporte público: as taxas semelhantes à passagem de ônibus em muitos casos (nos trajetos mais curtos) e a comodidade do serviço são os principais motivos mencionados pelos usuários para a escolha dos aplicativos. Esse descompasso ficou mais evidente durante a pandemia e se tornou pauta de reportagens.<sup>105</sup>

Em 2018, a Uber “adotou” a Orla do Guaíba em Porto Alegre, em uma parceria entre empresas e poder público, vinculando financiamento ao marketing empresarial. Já em 2020 anunciou que não ficaria mais responsável pelo serviço.<sup>106</sup> Dentre os marcos na paisagem, os aplicativos geraram também alocações de espaços próprios para sua circulação, espera e organização.

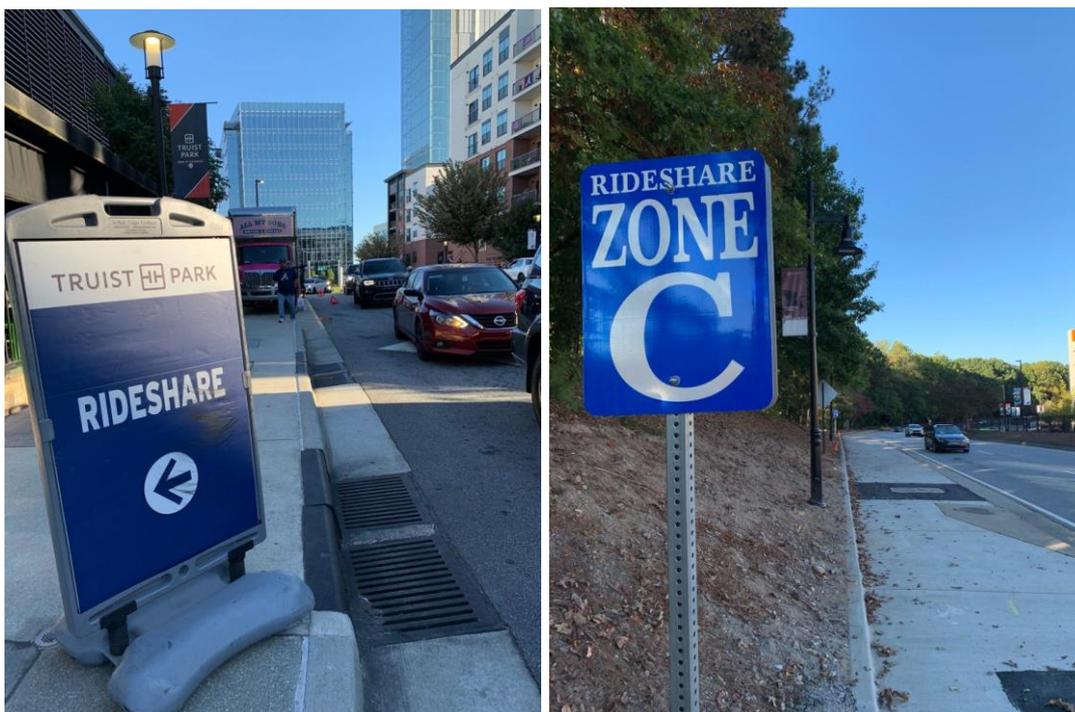
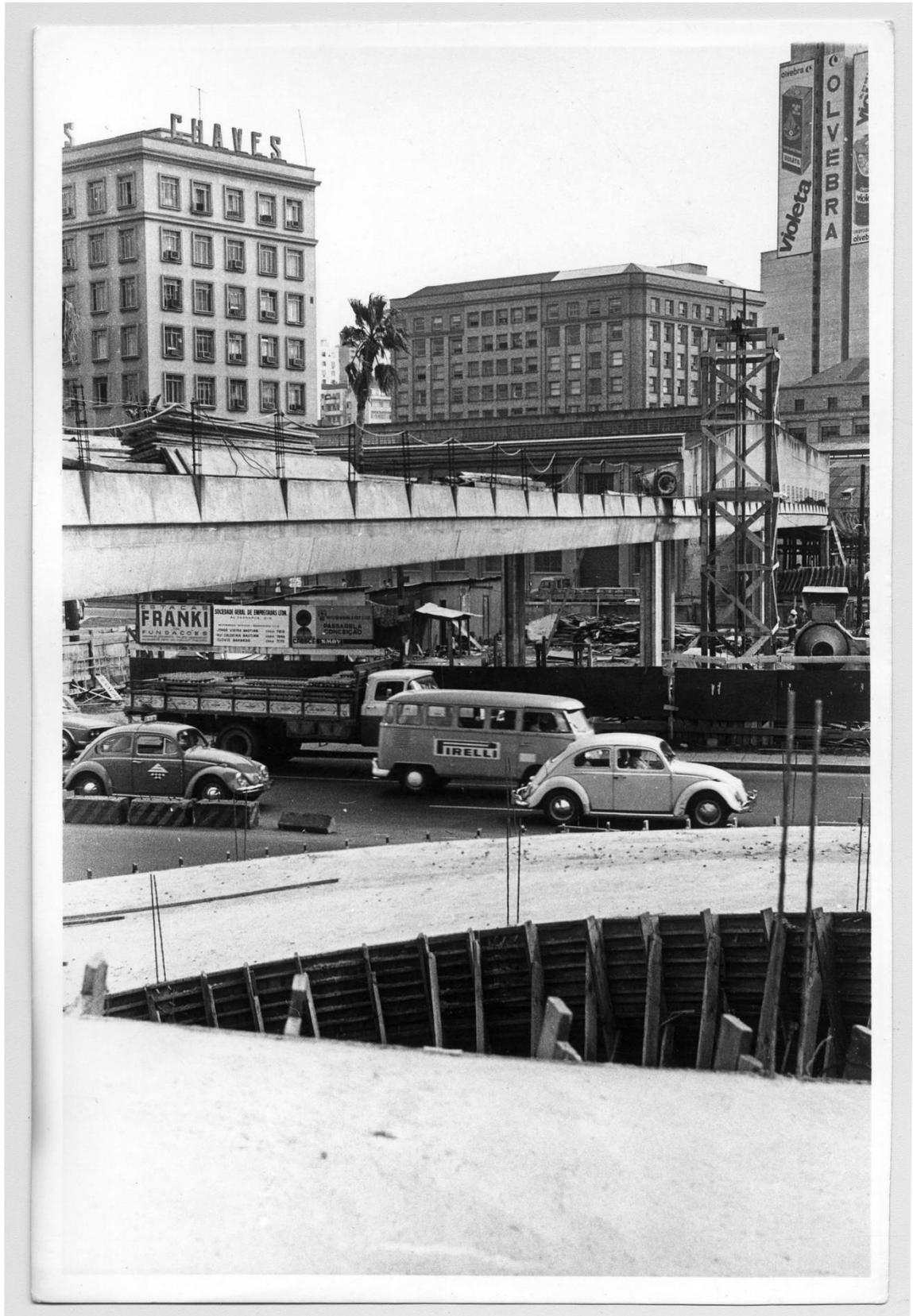


Figura 36: Marcos de zonas para embarque de passageiros de aplicativo em Atlanta. Fonte: Guillermo Gómez, Janeiro de 2022.

<sup>105</sup> Disponível em: <<https://projeto colabora.com.br/ods11/pandemia-escancara-crise-no-transporte-publico/>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>106</sup> Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/jocimar-farina/noticia/2020/08/uber-nao-e-mais-a-responsavel-pela-manutencao-da-orla-do-guaiba-cke17orfv0001014yce35624b.html>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

Até aqui discuti as principais transformações econômicas desse modo de trabalho e seus impactos na cidade. Agora, cabe adentrar com mais destaque em quem são esses personagens/motoristas e a partir de suas narrativas acompanhar a trama entre as dinâmicas do emprego e o cenário urbano. O próximo capítulo vai focar essas pessoas, discutindo seus principais perfis e como eles percebem suas relações com o automóvel e com o empreendedorismo.

**CAPÍTULO 3: Chegadas e partidas: trajetórias de vida e trabalho**

Quem são essas pessoas, afinal? Este é questionamento importante quando pensamos em entender o universo de motoristas de aplicativo. Qualquer pessoa que tenha usado aplicativos de transporte e conversado com alguns dos motoristas, certamente deve ter ouvido uma miríade de história interessantes e diversas. Comigo, como mais um usuário, mesmo que fazendo pesquisa, não foi diferente. Ouvi desde o chef de cozinha que trabalhava em um restaurante italiano se gabando de ter três ex-mulheres, uma em cada canto do mundo, até a imigrante colombiana que conciliava duas faculdades com a “rendinha extra” dos aplicativos. Frente à essa pluralidade, a abordagem antropológica pode contribuir qualitativamente para produzir uma resposta.

São recorrentes os estudos que enfatizam a diversidade e heterogeneidade (OLIVEN, 1984) como características das sociedades urbanas. Nas cidades vivem pessoas diferentes, desempenhando múltiplas atividades e que possuem distintos pensamentos e expressões, aspectos que são destacados nas pesquisas realizadas em contexto citadino. Junto-me a essa tendência temática: ao longo da pesquisa conversei com sujeitos diversos em termos de idade, gênero, educação formal, trajetória de trabalho, raça, configuração familiar, etc. Em um primeiro momento parecia que a única coisa que os “aproximava” era o fato de que dirigiam por meio de aplicativos como uma fonte de renda. Foi seguindo a clássica abordagem da antropologia urbana e buscando “regularidades” (MAGNANI, 2012) na complexidade das cidades, que tentei traçar aproximações entre essas pessoas.

Apresento algumas pessoas com as quais dialoguei durante a pesquisa, mergulhando nas suas narrativas de vida e trabalho, estabelecendo critérios que possibilitem pensar seus projetos de continuidade e mudança. Discutir trajetórias de motoristas, tal como são narradas por eles, significa entrar em um campo de discussão antropológica sobre o papel do “imaginar-se” e o “sentir-se” nas experiências de trabalho. Qual o peso que “ser motorista” tem nas vidas desses indivíduos, como identificação profissional ou biográfica. O estudo de narrativas individuais foi o modo escolhido para discutir maneiras de se relacionar com o trabalho e se colocar imaginativamente no tempo futuro.

O material etnográfico aborda diferentes motivações para dirigir, destacando níveis distintos de valorização e significação do trabalho com aplicativos no contexto geral da vida. Essa abordagem destaca a pluralidade e a singularidade da formação, da trajetória, da memória e dos antecedentes no mercado de trabalho. Diferentes

temas atravessam a discussão sobre o processo de estabelecer categorias de motoristas. O primeiro deles é a maneira como as pessoas produzem concepções “nativas” sobre “trabalhos paralelos” (WEBER, 2009) mobilizando “coerências narrativas” (ROCHA & ECKERT, 2013) para “justificar” (BOLTANSKI & THÉVENOT 1999), a entrada, a saída e a manutenção de projetos de vida que envolvem trabalhar com aplicativos. Um segundo é de que forma essas pessoas se relacionam com uma narrativa muito presente no universo do trabalho em plataformas: o de ser “empreendedor”, “autônomo”, entre outros. Essa maneira de pensar é recorrente nos cenários contemporâneos de trabalho em mundos neoliberais, nos quais predominam o que a antropóloga Ilana Gershon chama de “a metáfora do si mesmo como um negócio” (2017, p. 207).

Desde a sua implementação, a maneira com a qual as empresas-plataforma se relacionaram com as pessoas que dirigiam os carros vinculados a elas era por meio da denominação de “motoristas parceiros”, narrativa fortalecida por campanhas de marketing que enfatizavam as vantagens de “ser o próprio chefe”. Existe uma crítica expressiva a esse discurso, que vem sendo elaborada tanto pelos movimentos organizados de trabalhadores, quanto pelo conhecimento acadêmico. Meu interesse foi acompanhar como motoristas se relacionavam e narravam seu posicionamento em relação a esse debate, o que impacta diretamente na maneira como valorizam seu próprio trabalho e organizam projetos de vida.

Uma das pesquisas sobre como os algoritmos e aplicativos de transporte influenciaram e transformaram o mundo do trabalho é a de Rosenblat (2018), que aponta possíveis regularidades em aproximação de perfis e motivações. A autora divide os motoristas entre tempo integral (*full-time*), tempo parcial (*part-time*) e aqueles que fazem por hobby (*hobbyists*). Tomando como ponto de partida essas divisões, busquei interrogar etnograficamente essas categorias. Não foi meu objetivo classificar motoristas neste ou naquele “tipo”, baseado em critérios objetivos, como, por exemplo, as horas trabalhadas. As tipologias são insuficientes para entender os arranjos subjetivos: encontrei pessoas que dividem o trabalho por aplicativos com outras funções e, ao mesmo tempo, são engajadas nos movimentos “da classe”, assumindo posição de liderança e organizando grupos. Ou, ainda, sujeitos que trabalham incansáveis horas, tendo os aplicativos como sua única função e não se sentem conectados ou realizados com isso, apenas esperando uma oportunidade de trocar de emprego.

Apresentar diferentes trajetórias, a partir de uma abordagem etnográfica, qualifica os dados a partir da escala micro social e das contradições cotidianas. Destaco as criativas maneiras com as quais os sujeitos se apresentam, como organizam narrativamente suas motivações para dirigir e almejam seu futuro. Com isso, busquei não reduzir as experiências de trabalho vividas na binariedade de exploradores e explorados (cf. MENEZES, 2000; JAIME DOS SANTOS JUNIOR, 2017)<sup>107</sup> e de evitar “a afirmação categorial prévia” (SANTOS JUNIOR, 2017, p. 213), seja de exploração, precarização ou sofrimento.<sup>108</sup>

Dialoguei com sujeitos que dispunham de critérios de se auto pensar, de avaliar o mercado de trabalho, os avanços tecnológicos, as situações de desigualdade e injustiça, as possibilidades e desejos de ascensão. Nesse sentido, é importante fazer frente a um discurso que explica a relação dos motoristas com aplicativos apenas pela chave da precarização ou da exploração e de que, se os próprios não se revoltam explicitamente contra essas condições significa que estão sendo enganados ou ludibriados por artimanhas empresariais. Foi valorizando essa abordagem que fiquei atento às suas narrativas.

Durante a pesquisa não conheci ninguém que dirigisse como motorista de aplicativo por “motivos recreacionais”. Por isso, destaco dois agrupamentos que, em realidade, apresentam muito mais “limites permeáveis” (ZATZ, 2021, p. 140) do que definições estáticas. Começo com aqueles que trabalham em aplicativos em tempo integral e depois com os que dividem os aplicativos com outras atividades laborais. Depois, seleciono parte dessas trajetórias para refletir sobre os “desejos de saída” enquanto projetos que se desenrolam no tempo. Por fim, concluo o capítulo explorando mais o tema do “trabalho paralelo”, em especial os *empreendimentos*, conciliado com as atividades nos aplicativos.

### 3.1 Chegadas...

É importante entender como esses diferentes sujeitos “chegam” ao transporte por aplicativo e o tomam como única fonte de renda. Esse processo remete a

---

<sup>107</sup> Essa é uma posição também amparada por Graeber e Wengrow (2022) quando pensam diálogos entre “indivíduos adultos” (p. 47) como forma de não infantilizar os nativos.

<sup>108</sup> Uma abordagem do estudo do trabalho “para além do salário” ou investindo nos procedimentos de “provincializar o salário” (MONTEITH, VICOL & WILLIAMS, 2021), no sentido de abrir a perspectiva para múltiplas perspectivas de atividades sócio-econômicas que vão além da estrutura formal de emprego assalariado.

trajetórias individuais distintas e justificativas e entendimentos do que significa esse trabalho no contexto geral da vida. São múltiplas as razões referenciadas nas narrativas desse trajeto: o acaso, a curiosidade, a emergência, a oportunidade, o desemprego. Nas trajetórias apresentadas, recupero no texto o entendimento narrado desses sujeitos sobre suas relações com o trabalho.

### 3.1.1 Um economista no volante: Jairo

Logo na primeira vez que conversei com Jairo, em abril de 2019, ele me contou sobre sua percepção da “crise econômica” vivida no país, que era recorrente nas narrativas de seus passageiros e passageiras. “Não se fala de anos ou de décadas e sim de gerações”, dizia ele, relatando estar impactado por estar levando as pessoas para o aeroporto, para saírem do país.

Jairo nasceu em Cerro Grande do Sul e tem longa relação com a cidade de Porto Alegre, desde que veio para Viamão, dar continuidade nos estudos no colégio agrícola, na década de 1980. Formado como técnico agrícola, trabalhou na Viasul com 17 anos. Seu próximo passo foi o serviço militar:

Eu queria continuar estudando, mas para isso eu tinha que vir para Porto Alegre. Como é que eu vou me manter? Bah, vou fazer C.P.O.R.!<sup>109</sup> (JAIRO, dezembro de 2019)

Após integrar a primeira companhia de guardas, conhecida como “os cachorros”, devido ao símbolo, Jairo ingressou no curso pré-vestibular, paralelamente com o seu trabalho no comércio. O resultado foi a formação em Economia na UFRGS.

Trabalho em Porto Alegre, depois de casado eu vou pra Caxias do Sul, moro em Caxias do Sul até em função do serviço da minha esposa - farmacêutica - trabalha na Abane lá e eu então vou trabalhar dentro da Fujifilm, na Scalco laboratório fotográfico. Na época ainda do minilab quando tava ingressando as máquinas digitais, nem celular tinha na época. Eu trabalhava com a irmã do dono que é da família de Scalco, que é o seu Basílio. Num prédio que chamava o palácio fotográfico, dentro de Caxias do Sul na avenida Júlio de Castilhos, bem central. (JAIRO, dezembro de 2019)

Acompanhando um projeto de negócio, em parceria com a esposa, farmacêutica:

---

<sup>109</sup> Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (Exército Brasileiro).

Depois de lá eu retorno pra Porto Alegre, fico aqui mais um tempo. Grande Porto Alegre<sup>110</sup>, fico em Esteio, trabalho. Trabalhando no Bannisul um pouquinho e aí depois vou pro interior, volto pra Cerro Grande do Sul lá eu instalo uma farmácia de manipulação. Eu pego reservas que eu tinha pego patrimônio, uma casa que eu tinha recebido de herança, vendo carro, vendo tudo e monto uma farmácia de manipulação. Em Cerro Grande do Sul. Levando uma coisa que não existia na cidade, inovando. A minha esposa tinha trabalhado com farmácia de manipulação. Eu tinha conhecimento lá da região, como é que funcionava, por ser de lá, sabendo que não tinha... E unindo essas duas esferas ali, levamos pra lá. (...) Até onde surge o momento de retorno pra Porto Alegre, tanto por parte dela por tentar se aprimorar mais pra não ficar só naquilo ali e também uma questão financeira que se apresenta em função de uma política instalada dentro da cidade. Qual seja: um político lá resolve fazer a "dação" de medicamento. Então, tínhamos nós lá com farmácia de manipulação e drogaria, quando fiz a documentação fiz para as duas, mas instalei primeiro a farmácia de manipulação. Disto veio que depois ali, a concorrência bate forte em cima tudo, novidade, medicamento mais barato coisa e tal tudo. Não, então vamos jogar nas duas, então entrei fraquinho e gradativamente instalei a drogaria junto com a manipulação. Solidificou ali. Só que aí depois vendo com a questão do medicamento e vendo uma possibilidade de reeleição, então o prefeito [propõe] "dação" de medicamento. Tem uma listagem obrigatória de medicamentos que são fornecidos nas farmácias básicas de todos os municípios. Que que eles fazem? Eles botam dinheiro do recurso próprio do município e distribuem o medicamento. Acontece que eu era o mais fraco de lá porque estava a menos tempo, eu não tinha prédio próprio era locado, a minha locação tinha valor alto, porque tinha laboratório instalado dentro então era uma área bem maior. Tanto é que quando eu coloquei a drogaria eu já me mudei pra um prédio maior, tive que fazer toda a instalação e adequação pra conseguir a liberação da Anvisa pra produzir medicamento, então tem a parte de psicotrópicos, antibióticos tudo então tem que ter sala específica para pesagem de antibióticos... Então, beleza, tem que fazer aquilo ali. Ali dá uma pressão muito grande pra nós. Já vendo possibilidade, não vamos voltar, já tinha uma filha de 5 anos, eu tinha o que, eu tinha uma farmácia pra vender e uma casa pra vender em Cerro Grande, ao mesmo tempo pra poder vir para Porto Alegre. (JAIRO, dezembro de 2019)

Da memória do trabalho, Jairo evoca um cargo importante na Secretaria da Fazenda do município onde nasceu.

Nesse momento eu trabalhava dentro da própria prefeitura, com o secretário municipal da fazenda. Eu não iniciei a gestão com o prefeito, mas depois eu passo a integrar ali no segundo, primeiro ano e meio eu já entrei... Fiz isso e disso ali transcorreu 6 anos que aí eu entro e fico 6 anos dentro da prefeitura na frente da pasta da fazenda.

Então assim quando eu entro lá e fico esse tempo todo, fico porque o prefeito puxou pra ele. Disse não a fazenda é minha, eu defino. Tinha toda uma situação de desconforto pra ele, mas ele quis manter. Quis manter porque eu consegui ter o domínio do pessoal, fazer uma gestão adequada. Porque a gente passou nesse período pelas auditorias TCE, batido, limpo e ileso que nem eu digo. Porque não houve nenhuma glosa pro prefeito nesse interim. (JAIRO, dezembro de 2019)

---

<sup>110</sup> Referência a zona metropolitana de Porto Alegre.

Como ele mesmo coloca, Jairo é um sujeito que transitou pelas esferas do público e do privado, como empregado, gestor e administrador. São conceitos provenientes dessas experiências que ele mobiliza para a organização de sua rotina no aplicativo. Após a experiência na gestão da prefeitura, com a venda da farmácia e da casa no interior, vem trabalhar em Porto Alegre, na gestão econômica de ambulâncias da SAMU. Trabalhando nessa empresa, a “curiosidade” o levou ao Uber:

Literalmente curiosidade. Vamos ver como é que funciona isso aqui... Aí eu fazia o que: saia as cinco, vamos dizer, cinco e quinze, começava, ia até umas sete. Parava as sete, ia pra casa. Aí no sábado... tô ali... não trabalhava sábado né.... Vou fazer no sábado, comecei a fazer. Claro, entrava como um plus aquilo ali. Aí eu segui fazendo aquilo ali. Claro que segui trabalhando coisa e tal, tudo normal. Cheguei a passar dois meses sem ligar... Fiz assim na curiosidade, não de... né... Quando surge a questão da minha saída eu... Primeira coisa que veio é: já larguei da empresa, vamos começar então a fazer que agora vou ter que, né, produzir toda uma estrutura por trás bancada e tudo né, então assim ó, vou ter que fazer funcionar, tem que fazer entrar dinheiro. Trabalhando. Preciso sustentar minha filha e também a despesa normal tudo, a renda que eu tinha. (JAIRO, dezembro de 2019)

O que iniciou como “curiosidade” acabou se tornando sua principal ocupação, com a simultânea saída da empresa e a dificuldade de se reinserir no mercado de trabalho. Usando o próprio carro, Jairo trabalha como motorista da Uber e da 99Pop e, em certo momento, percebeu que aquilo *tinha virado* seu sustento principal:

Se pegar meu cadastro [no aplicativo] eu tô fechando dois anos. Quase dois anos que eu tinha entrado lá atrás né. Aí eu fiz, que nem eu te falei, fiquei dois meses sem, aí fiz mais um pouquinho, depois passei um tempo sem fazer tudo né. *E aí: Bom, agora virou...* Só que aí fiquei, fiquei fazendo. Mas vamos procurar e aí manda currículo, vai, faz uma entrevista, passa na primeira, fica na segunda, começa aquilo ali. A minha área é muito específica, o que eu estava fazendo era uma coisa totalmente assim, não era uma área abrangente né. Então a minha já é mais focada, é mais específica. Então até hoje, estava conversando com minha esposa, eu não pretendo ficar dentro do serviço [aplicativos]. É aquela coisa que tá, vamos abrir outra sistemática de busca de emprego... (JAIRO, dezembro de 2019; **grifo meu**).

Apesar da dificuldade de encontrar um emprego satisfatório, coerente com sua trajetória e com sua experiência adquirida, sua expectativa não é de continuar nos aplicativos. Um dos mais perceptíveis impactos da transição dos antigos empregos para o atual é a mudança no estilo de vida.

Bom, eu viajava, ia pra outro estado, férias, ia pra Argentina tudo. Então, era uma outra realidade. Aí daqui um pouco vem pra cá... Bom, agora vamos nos acomodar aqui, Porto Alegre, outra realidade, custo de vida mais alto, né. Então antes eu andava duas quadras eu estava na minha farmácia, andava

mais três quadras eu estava na prefeitura pra trabalhar, andava mais três, quatro quadras eu estava no mercado. Podia tirar as rodas do carro e fazer tudo a pé. Aí daqui a pouco eu tô que eu tenho que levar minha filha na escola, minha esposa trabalha lá no outro canto, combustível pra tudo, custo de vida, IPTU mais caro, alimentação mais cara, energia. Então tudo vai...inflaciona. Aí eu saio de lá eu tinha uma casa, dois níveis, um terreno com piscina, coisa e tal, casinha de boneca pra minha filha pequena, corria né, deixava a garagem, brinquedo espalhado por tudo lá, bicicleta, daqui a pouco vem pra Porto Alegre... (JAIRO, dezembro de 2019)

*O desejo de sair dos aplicativos* não implica no abandono do comprometimento com uma rotina de trabalho, necessária para cumprir com as despesas familiares que são divididas com a esposa. Jairo tem horário e meta de trabalho, que se esforça por estipular e cumprir, a partir dos critérios adquiridos na trajetória de emprego e com o cotidiano da “nova vida”, em Porto Alegre.

**Jairo:** Tento manter um mesmo horário de saída e conseguir a questão de escola [leva a filha na escola] pra não sair antes, que daí tem a questão de voltar do trânsito que eu não consigo pegar né, pra poder largar as duas [esposa e filha], faço questão de largar ali e aí depois eu busco meta. Cumprir a meta diária pré-estabelecida pra atingir um valor

**Guillermo:** Que tu estabelececes... Não tem a ver com aplicativo nada?

**Jairo:** Não, eu estabeleço, às vezes fico um pouquinho mais, aí eu vejo que vai entrar a noite então ali eu deixo e aí começo a mapear os locais que nem agora.

### 3.1.2 Silvio, dos caminhões ao carro

Silvio é outro motorista que possui uma trajetória e experiência em grandes empresas e que hoje se dedica exclusivamente ao trabalho com aplicativos de transporte. Passou mais de dez anos no setor de vendas de caminhões e conta que sua saída se deu principalmente por estresse: foi um emprego que “quase o matou”. A primeira entrevista que tive com ele foi em Canoas, zona metropolitana de Porto Alegre. Cheguei lá de Trensurb e, ao ser recebido na sala de estar da casa, começamos o diálogo sobre o doutorado em antropologia. Ele, curioso sobre o exame de qualificação e quais os requisitos exigidos em um doutoramento. Parte de sua narrativa começa

Eu sou uma ovelha negra da família, não sou formado em terceiro grau, eu estudei no La Salle, fiz uma coisa de UFRGS, como te falei. E profissionalmente eu sempre trabalhei com vendas em segmento pesado de caminhões, concessionária e *por último o trabalho mais consistente meu que*

*foi o que quase que me matou, na época em 2010, eu trabalhava na Iveco na área de licitações, era gerente de licitações. (grifo meu)*

Iveco é uma marca italiana de caminhões, pertence à Fiat. Tu deve enxergar vários. Aqui era Bivel e ela quebrou em 2014, eu sai em 2010 da Bivel. Eu trabalhava com licitações, até 2010. Mas com vendas, sempre com caminhões. Caminhões, utilitários, sempre na área de vendas. Trabalhei numa indústria, fazendo meio campo entre montadoras pesadas, que faziam compras dessa indústria em Alvorada. Mas eu estava já, a partir de 2010, como eu te falei, eu entrei meio que em depressão. Eu tive uma depressão forte em função do trabalho. É tanta carga de trabalho, mas tu não nota que está entrando em uma espiral de depressão. Tu vais caindo numa coisa assim, quando tu vês, tu já tá lá dentro! Entendeu? E eu tive que negociar com eles, pra eles me botarem pra rua, porque eles não queriam me botar pra rua. Eu digo: olha aqui ó, eu vou enlouquecer aqui dentro. Aí tive que contratar um cara, treinar um cara botar no meu lugar, pra fazer um acerto com eles pra eles me botarem pra rua, pra eu não perder o fundo de garantia. Ganhava bem para caramba, ganhava muito bem. A partir dali fiquei meio perdido, sabe? (SILVIO, agosto de 2019)

A entrada no aplicativo aparece na narrativa dele não por vontade própria, mas como incentivo da filha e do genro. Estando *perdido*, depois de um processo de saída das empresas nas quais trabalhou, se estabeleceu nos aplicativos.

Silvio: De 2010 a 2019 só trabalhei duas vezes com carteira assinada, o resto foi aplicativo e foi minha filha que me cadastrou. Guela abaixo! Meu genro, me cadastrou e me chamaram. Deram uma: a você está apto a trabalhar. Aí é interessante porque daí tu começa, ah no momento que tu começa a ter um contato direto com a população, eu comecei a ver, comecei a fazer um paralelo com a situação política do Brasil, e econômica também. Então uma coisa tá ligada a outra. Tu olhas o tipo de povo que vive aqui... não pode estar muito diferente do que está acontecendo. Essas histórias que eu tenho pra te contar, como tu falou de gente. Sabe... Tem histórias incríveis de gente que não vale nada e de gente fantástica, mas tu vês que não vai... De modo geral tu começa a conversar com as pessoas.

Guillermo: Estás um pouco desiludido?

Silvio: Totalmente! (SILVIO, agosto de 2019)

Sensível às questões políticas e alinhado à esquerda, seus posicionamentos críticos pontuaram toda a narrativa e sua percepção do cotidiano de trabalho. Seu engajamento político em uma família “de bolsonaros”, somado com a vivência cotidiana dos encontros com passageiros o deixam profundamente impactado, como foi ficando claro ao longo da nossa conversa. Os aplicativos são sua única e principal fonte de renda, o que gera a necessidade de ter uma rotina exaustiva. Os projetos para o futuro foram contados com uma dose de frustração resultada da avaliação de uma mobilidade descendente: ganhar menos atualmente e a dificuldade de ganhar o

que se ganhava antes, como na trajetória de Jairo. Combinado a isso, as mudanças recentes na previdência apresentavam um futuro inconclusivo, na opinião de Silvio.

Sem falar na, sem falar na minha aposentadoria! Eu estou com 57 anos, poderia requerer a aposentadoria já, agora vou ter que esperar 65 anos. Não estou fazendo [em relação à aposentadoria] porque tenho que ver como vai ficar isso aí. E não sobra, não sobra [renda para contribuição]. Vamos dizer assim: eu dirijo até o meu limite físico, o que é o limite físico? Ah é câimbra na perna? No pé? Não. Limite físico principalmente de sentidos...Cognitivos. Por exemplo, tá dirigindo de noite, eu vou até as 11 horas as vezes da noite ah.., tu tem que estar alerta tem que tá ligado, entendeu? Chega num ponto que tu tá tão cansado que tu não olhas mais para as esquinas, entendeu como é que é? Pô aí começa a ficar perigoso cara. Então até esse limite, tem um limite físico para dirigir. (SILVIO, agosto de 2019)

Ao falar sobre sua rotina de trabalho, que vai das 10 da manhã até aproximadamente às 10 da noite, Silvio menciona o porquê de sua ausência dos grupos ou redes de *Whatsapp* que interligam os motoristas. Daí se desprende o conceito de liberdade.

eu gosto da minha solidão digamos assim, do meu, trabalhar sozinho, entendeu? Tinha passageiros certo, por fora. Cortei tudo porque... Tu acabas tendo... tira tua liberdade de trabalhar na hora que tu queres. Que é o grande barato dessa história é isso. Trabalhar... Tem que trabalhar todo o dia, tem! Se não tu não pagas tuas contas. Mas daqui a pouco “ah, hoje não estou a fim.” Não trabalha, pronto, acabou. É só não ligar essa porra aí e ficar em casa! Agora, tendo o passageiro certo, tu és obrigado a ir. Te obriga a ir ou se não tem que mandar um outro... Ah fulano, pega lá o passageiro lá. Então quando pedem cartãozinho.... Se eu fizer cartãozinho eles me tiram da plataforma, já vou dizendo assim para eles. (SILVIO, agosto de 2019, **grifo meu**)

A liberdade é uma das categorias chave, tantos dos discursos empresariais, como para a compreensão das narrativas de trabalho dos motoristas de aplicativo. De um lado, temos a necessidade percebida de “ter que trabalhar todo dia” e, ao mesmo tempo, a possibilidade de um potencial dia sem trabalho em que “não se está a fim”. Esse contraste contraditório entre os regimes de trabalho formal e informal, são colocados em relevo nas subjetividades dos trabalhadores e trabalhadoras entrevistados.

### 3.1.3 Os novos empregos de Onice

Conheci Onice a partir de um dos grupos de Whatsapp compostos por motoristas de aplicativos. Marquei de encontrá-la em uma padaria no bairro Floresta e nossa conversa foi acompanhada por um farto café da tarde, daqueles que se paga uma taxa fixa e se come “à vontade”. O local era conhecido da minha interlocutora, que já o inserira em sua rota de trabalho.

A história que Onice me relatou remonta à vinda do interior para Porto Alegre e uma trajetória no mundo do trabalho de alguém que fez um pouco de tudo. Percebi que, para ela, apesar de trabalhar em tempo integral com os aplicativos, esse é só mais um momento nesse percurso de conquistas e revezes, que fundamenta seus projetos futuros.

Eu sou de Três Forquilhas, é um município bem pequenininho, fica no pé da serra, quem desce de Caxias, quem vai pra praia pela rota do sol. Quando eu nasci, pertencia a Torres, a gente tem nos registros lá município de Torres, mas depois emancipou e tal. É um município com 3 mil eleitores... Eu vim de lá já era casada, tinha um filho. Fazem 19 anos que eu moro em Viamão. Quando eu sai de lá a ideia era, eu sempre tive muita vontade de fazer Medicina... Mas aí tu casa e tem filhos e tu começa a trabalhar pra comprar teu terreno, pra fazer tua casa, pra comprar um carro. Aí a gente sempre gostou muito de ir pra lá, acabamos comprando casa, eu tenho uma casinha lá em Torres sabe? E o trabalho sempre foi prioridade, estudo ficou de lado. Então, é uma coisa que eu ainda tenho vontade de voltar a estudar, não me acho tão velha assim.

É que falando assim, profissionalmente, quanto mais idade menor a possibilidade, mas isso já não é mais uma questão pra mim. Eu não quero ficar rica e... pra mim o que eu tenho tá legal, eu vou manter e adquirir mais alguma coisa e deu sabe. Me preocupo com os filhos assim, que eu tento ajudar e tal. Dois meninos. O mais velho que mora lá e outro tem 17 anos, mora comigo. (ONICE, outubro de 2019)

Onice é pragmática na avaliação de seu campo de possibilidades, não embarca nas ficções de enriquecimento dos aplicativos e almeja outro rumo. Seus planos envolviam a ida para Santa Catarina (SC), montar uma hamburgueria. A ideia do negócio era gestada a partir de seus saberes, de uma busca por uma cidade menos violenta e, porque não, de um projeto familiar, marcado pelos papéis de gênero:

Onice: Mas a ideia de ir para Camboriú.<sup>111</sup> O meu esposo é muito... Ele é construtor e foi ele que fez a nossa casa então... é bem difícil pra ele. É bem difícil isso assim e já é dele, quando a gente veio de Três Forquilhas também

<sup>111</sup> Balneário Camboriú, município do Estado de Santa Catarina.

foi difícil ele sair de lá pra vir para a cidade, sabe? Sair do interior pra ir para a cidade, para ele foi bem difícil, mas ele acostumou igual.

Guillermo: Mas tu que impulsionou também esse projeto de vir pra cá.

Onice: Foi, foi. É, eu sempre tô a frente nas ideias assim, vou pilhando ele, até ele aceitar e aí esse meu filho menor também não topava a ideia de ir para Santa Catarina sabe. que ele... o ano que vem quer ir pra faculdade, tem os amigos dele aqui. É uma idade difícil. Ele diz assim: que que eu vou achar lá... Eu digo filho tu és novo, tu te enturmas, isso aí não. ele é super bem relacionado, não tem... Mas agora ele concordou e aí ele concordando, dois contra um!

E aí, tipo assim eu realmente estou cansada de fazer Uber e a hamburgueria é uma coisa meio de moda no momento. E a gente já olhou lá em Camboriú essa possibilidade... Aqui, explodiu, mais do que lá, hamburgueria e Camboriú, ao contrário do que as pessoas pensam, ela existe inverno e verão, ela não é... Ela é uma cidade. Sabe? Tem um público diferente, mas ela existe com força total no inverno né. E aí a gente tá organizando pra pôr em prática isso. A dificuldade maior é o meu marido topa a ideia né, mas eu, mesmo ele não querendo, eu já corri atrás de ponto, já fui estudar como é que monta hambúrguer? Aí eu tenho um pouco de conhecimento de cozinha porque eu já trabalhei em restaurante. Quando a gente morava em Três Forquilhas, o povo inteiro do município lá que era muito pequeno no verão ia trabalhar na praia, que é Capão das Canoas e Xangri-lá [RS], a gente acaba trabalhando nos hotéis, restaurantes. E eu trabalhei muito em cozinha né, trabalhei em cozinha de frutos do mar, eu trabalhei em lancheria. Logo que eu casei eu trabalhei em lancheria, virava a noite fazendo xis e como eu te falei eu já trabalhei em muitas coisas né. O máximo que dura acho que é quatro anos, aí eu vim embora, nós viemos embora, com uma mão na frente e outra atrás assim, não tinha nada e com filho pequeno. Daí compramos um terreno e compramos uma casinha de madeira e tal, colocamos em cima do terreno, lá em Viamão. E graças a deus hoje em dia eu paguei 7 mil e quinhentos no terreno que eu moro e hoje é avaliado nuns 300 mil reais. E aí o meu esposo foi construindo e tal e nós moramos até hoje lá. Daí, logo que eu vim eu trabalhei de babá, trabalhei de doméstica, eu trabalhava de doméstica durante a semana, fins de semana de babá, pra fazer renda extra, daí eu consegui um trabalho na Neugebauer, chocolates. Que ela depois foi embora, mas eu trabalhei até o último dia dela. Eu operava máquina, é eu comecei na fábrica ali, no empacotamento, na embalagem que empacotava o chocolate, mas aí me descobri com um talento pra operar máquina e eles perceberam assim, não demorou muito e eu comecei a operar máquina. Trabalhei ali três anos. Eu trabalhava lá das 23h às 6h da manhã e fazia extra assim, eu sempre trabalhei muito, meu deus do céu. Daí, depois dali, quando eu saí dali eu trabalhei numa empresa que fazia produto artesanal pra exportação, só pra exportação. Numa cooperativa, a gente tinha um designer que desenha as peças e o nosso comprador era um italiano que ele teve no Brasil algumas vezes pra visitar a gente e tal... A gente trabalhava com corda, fazia uns cestinhos de corda, fazia pufe, umas almofadas de lã de ovelha assim, enoorme, tudo para fora do país.

Trabalhei lá três anos e meio também, mas aí já, mas tipo, tipo eu estou dando um seguimento assim, aí deu a crise nos Estados Unidos e a primeira coisa que as pessoas fazem é, tipo entre comprar um alimento e o artesanato... Daí o artesanato caiu, caiu caiu e eu me senti assim, tipo.... Eu achava que eu tinha mais preparação pra achar qualquer outro tipo de trabalho do que as pessoas que trabalhavam lá, sabe? Mas a gente fazia uma boa renda lá. Trabalhava feito um condenado também. *O único lugar que eu trabalhei de carteira assinada foram os três anos da Neugebauer, mas eu sempre preferi trabalhar por conta própria.* Aí, outro trabalho que eu fui fazer,

instalar antena de TV, trabalhei pra Claro TV, ninguém acreditava também, trabalhei uns três anos, quatro... Três anos, não me lembro o tempo exato. Mas é, é um ciclo de vida meu assim, e, todo trabalho que tu começa tu é “cru”, ainda mais que eu vou de algo pra algo bem diferente né. E aí.. eu não consigo sair daquilo sem me sentir no topo do que eu posso dar, ou o que eu posso ter, né, daquele trabalho assim, todos os trabalhos que eu tive eu não saí de lá sem ter pleno conhecimento...Tenho conhecimento geral de cada lugar que eu passei. *E o Uber também sinto isso assim, eu não tenho nenhuma experiência mais pra viver com ele, sabe?* Ele não me dá aquele tesão de ir mais fazer. Porque... eu, não tem o que eu não conheça [na atuação como motorista de aplicativo]. Eu conheço a cidade, tudo sabe? Eu sei nomes de rua como um GPS na cabeça, porque eu fazia em média 40 corridas por dia, sabe? Não tem como tu não decorar o nome das ruas né. Tem ruas que tu passas 10 vezes no dia mas tu vai pra muitos lugares! Eu conhecia Porto Alegre aqui daí eu descobri que Zona Sul é grande sabe? Mas aí tem Canoas que tu descobres, Alvorada, Viamão, Gravataí, Cachoeirinha, Eldorado, Guaíba, sabe? (ONICE, outubro de 2019)

Essa trajetória de “montanha-russa” (HO, 2009) no emprego, já é tornada plausível em sua narrativa. “Eu fico no máximo de três a quatro anos em um emprego, mas isso é uma coisa minha”, contava ela. A repetição e sua própria noção dos múltiplos trabalhos são a forma como ela pensa o Uber hoje.

Não, não quando eu entrei no Uber... Uber, na verdade, foi algo que caiu do céu. Eu tinha uma loja de uniforme e aí começou uma crise eu tive problema com sociedade, eu perdi essa loja pro sócio, enfim... Eu vendi meu carro... em função de contas. E aí eu entrei numa depressão muito profunda, eu fiquei acho que uns 6 meses assim, escondida dentro de casa, ficava na cama até o meu esposo chegar em casa. E aí eu sabia que ele ia chegar eu saia da cama. Mas eu passei um tempo assim. E aí, a minha família começou a se preocupar e o meu irmão inventou um serviço na casa dele, pra forçar eu sair de casa. Mas ele me pagava um salário bom, relativamente bom. Ele se separou, que era pra cuidar da casa dele. E eu comeci a sair da depressão. Aí me surgiu a ideia de fazer Uber. Só que daí eu estava sem carro, eu estava com o nome sujo sabe? Várias coisas. Mas virou o ano, e eu comeci, não, eu vou fazer Uber, troquei carro, peguei cartão de crédito emprestado do filho! Pra poder locar o carro né e muito rápido, eu consegui... Em três meses eu trabalhei tanto, os primeiros três meses. E Uber dava um valor bem melhor que hoje, a gente de fato conseguia faturar um valor bem bom. Em três meses eu comprei um carro 0 km. E aí eu sempre fui uma pessoa que gosta de trabalhar muito assim. Eu faço 16. Hoje não faço mais tá. Mas assim até muito pouco tempo atrás eu fazia 16 horas. Todo dia trabalhando. Pra poder levantar grana. Daí eu comprei um carro, deu perda total nesse carro. Aí o seguro me pagou, eu comprei outro carro e comprei outro carro, hoje eu alugo o carro. Tenho, eu tô com um Voyage que eu trabalho e tenho um Sandero alugado. (ONICE, outubro de 2019)

Como nas trajetórias de Jairo e Silvio, trabalhar “só” com Uber não implica em um envolvimento ou um desejo de continuidade. Onice me contava do desejo de abrir um negócio próprio. Essa característica se evidencia no segundo carro colocado para aluguel de outro trabalhador de aplicativos. Ela está no Uber “mas namorando a

hamburgueria, há uns sete meses”, como me contou. Sobre os projetos futuros, apresenta noções êmicas de estabilidade e instabilidade nos mundos do trabalho (CAPOGROSSI, 2020).

Eu tenho alguns cuidados com a minha vida, eu pago previdência, isso eu comecei há um tempo já. E meu esposo tem carteira assinada, sempre teve. Eu pago previdência pra ele, previdência privada. Tem um salário fixo, carteira assinada. Mas mesmo assim a gente paga essa previdência privada pra nós dois, pra gente ter um futuro garantido sabe. Mas eu não imagino parar de trabalhar, é de mim querer ver uma coisa nova, ser uma pessoa ativa e querer fazer uma coisa diferente, eu me imagino morrer assim. Questão de mudanças, a ideia da hamburgueria que ta muito forte agora, mas, sim, eu quero estudar, talvez quem sabe eu não me encontre na psicologia que é o que eu quero fazer? A vida veio me trazendo. Eu posso mudar. Isso é o que a vida veio me trazendo. Algumas pessoas perguntam assim...Eu tenho uma irmã que é um pouco mais nova fez faculdade e trabalha no mesmo emprego desde que se formou e está lá até hoje. Se formou em Administração, trabalha numa empresa de licitação de remédios para prefeitura e vai se aposentar lá, é o estilo dela. E a minha mãe diz assim, “o que tu tens que estás sempre mudando?” Ela fica preocupada com isso. Ela diz assim, “tu estás bem no Uber, porque não fica no Uber, por que quer ir pra outra coisa?” Mãe, o que minha irmã tem mais do que eu? Eu me sinto mais feliz assim, desse jeito. Se minha irmã está fazendo o que ela quer do jeito que ela quer, que bom pra ela. Eu me sinto feliz assim, eu tenho mais gás, eu tenho mais vida eu consigo produzir mais e financeiramente eu tive percalços, tirando aquele episódio do roubo da abertura da loja, todos os outros trabalhos financeiramente me colocaram pra cima sabe? (ONICE, outubro de 2019)

### 3.1.4 Ariane, experiência de “primeiro trabalho”

Ariane, de 36 anos, foi outra trabalhadora que não esperava chegar nos aplicativos. O processo se deu por uma situação emergencial e que é simultâneo com sua primeira experiência trabalhando “por si”, dado a uma trajetória que remete as divisões e pressões de gênero:

Entrei no mundo dos aplicativos assim foi uma medida emergencial tá . Eu fui casada 15 anos, tenho 4 filhos, desse casamento. Eu não trabalhava eu não podia fazer nada, ele era meio... sabe? Não deixava eu trabalhar, não deixava eu fazer nada. Então não tive experiência. A gente tinha um mercado, a gente trabalhava num mercado, fechou tal, e ai a gente se separou e ai eu me peguei assim com eles (filhos) sem ter experiência, não tinha carteira assinada, não tinha experiência de nada. E ai um amigo meu acabou me apresentando os aplicativos e aí eu comecei alugando um carro com meu cunhado.

A gente alugava eu e ele, a gente dividia um carro e depois eu consegui comprar um, mas ai acabei batendo o carro, acabei perdendo o carro e ai depois eu continuei com carro alugado, ai dali eu só trabalhei com carro alugado, já trabalhei com vários carros, vários, vários carros. Mas hoje eu acho, para mim, no meu caso, um serviço bom, é muitas pessoas. Os aplicativos vieram para ser um extra mas acabou que para muita gente acabou virando a renda principal. E ai, para mim é bom porque como eu tenho

4 filhos, todos são menores de idade se acontece alguma emergência eu posso vir em casa. Ah, hoje ele tem que ir na escola, hoje tem uma consulta, Então eu tenho meu tempo livre para parar quando eu precisar, para mim isso é bom. Hoje em dia tá um pouco mais apertado, porque hoje em dia tem muito motorista na rua, muito motorista. Porque é uma alternativa fácil para quem tá precisando, rápido para quem tá precisando arrumar um dinheirinho rápido assim. É fácil... Não é tão fácil! que as pessoas pensam que é fácil mas não é! Mas então tem muito motorista na rua, muito, muito, muito. A concorrência tá bem grande Diminuiu o número de corridas. Tem vários aplicativos aí, o que aumenta a concorrência e diminui a nossa taxa, então eles são preocupado mais com os passageiros e não com os motoristas, porque motoristas eles viram que eles têm bastante. Sai um e entra dez. (ARIANE, 04 de maio de 2021)

### 3.2 Motoristas de tempo parcial

Dialogando com Dalvin, interlocutor que apresentei no capítulo 2, chamou-me a atenção a recorrência da forma enfática com que ele destacava que sua *renda principal* não vinha do trabalho como motorista de aplicativos, mas da sua atuação como fotógrafo. Não bastava a constatação explícita de que ele tinha dois trabalhos, era importante destacar um limite e uma diferença entre as duas atuações. Comecei a entender que aquilo, da maneira como era colocado e sua repetição e seu entendimento enquanto “um artista” ia além de uma informação meramente de proporção de renda e adentrava aos significados que aquelas profissões tinham para ele. Ser motorista em tempo parcial era marcar uma posição e visibilizar essa *possibilidade*.

Dentro da categoria “motoristas por tempo parcial”, encontrei pessoas que articulavam outras formas de renda, sustento e ocupação do tempo. Essa gestão dos tempos “parciais” demanda organização prática e simbólica do trabalho. Os tempos de trabalho “parciais” coincidem na característica de autogestão do tempo, contando com a “flexibilidade” de horas. Nos perfis que passarei a apresentar agora, a experiência de “ser motorista” é compartilhada com outras atividades de trabalho significantes.

#### 3.2.1 Memórias de um desenhista industrial: Estevam

Estevam nasceu em 1952, na cidade de São Paulo e se estabeleceu em Florianópolis com a família. Sua relação com o trabalho vem de longe:

Comecei com 14 anos como *office boy*, aquela profissão “de menor” na época. Em 1966, existia carteira de menor que ganhava metade do salário mínimo. Na época, o salário mínimo era 66 mil cruzeiros (risos). Eu ganhava 33. Aí trabalhei até 17 anos. 17, 17 e meio, mas aí eu fui estudando, fazendo curso de desenho mecânico. Já com 18 anos eu estava trabalhando como auxiliar de desenhista. Em uma empresa, isso tudo lá em São Paulo, eu morava lá, nasci lá. Comecei minha vida profissional como *office boy* e aí fui pro desenho mecânico. Curso técnico, tudo particular, para aprender a profissão mesmo, era muito requisitado, não tinha essa tecnologia de hoje de tudo no computador, era a mão mesmo. Aí com o passar do tempo fiz outro curso nesta mesma escola, de projeto de ferramentas, evoluindo na profissão e pegando experiência. Quando eu saí da área, já era projetista mecânico. (ESTEVAM, agosto de 2018)

A carreira como desenhista mecânico foi interrompida em consequência da política econômica que do país à época. A abundância de emprego se tornou escassez.

Quando o Collor deu aquela mancada, 93.. 91. É, 1991. O Collor<sup>112</sup> ferrou todo mundo mesmo. Aí você não encontrava mais nada de emprego, as empresas foram cortando né, não tinha. Trabalhei 13 anos na empresa, nunca atrasou uma vez o salário. Com o Collor, depois de três meses eu não sabia o que fazer.

(...)

Aí que deu o rolo todo com o Collor, eu saí e vim para Florianópolis. Abri minimercado aí, fiquei 17 anos trabalhando aí depois fui fazer outras coisinhas tal, estou aposentado e para não ficar sem fazer nada estou trabalhando de Uber. Ajuda claro, você uma graninha a mais. Não me vejo parado. Estou desde os 14 anos trabalhando, eu não me vejo parado. (ESTEVAM, agosto de 2018)

Desde que veio para Florianópolis, Estevam, inicialmente ainda vinculado ao ramo do desenho industrial, passou por diferentes setores do comércio (cosméticos, roupas de bebê, artigos de pet shop), teve bar e lanchonete e trabalhou em grandes redes de supermercado. Quando questionado sobre o quê reconheceu nas diferentes mudanças e demissões, me contou sobre a experiência que adquiriu e da ausência de valorização.

Quanto mais tempo a pessoa fica no mercado mais experiência adquire, melhor vai trabalhar. Se a empresa busca sempre “novos”. De repente tá ali só até aparecer coisa melhor, entendeu? Não vai se preocupar se vai dar certo ou não vai. Se dá uma coisa errada não tá nem aí, não da ideia nenhuma. Porque não é interessante, não incentiva ele entendeu? Ai é que tá o problema. (ESTEVAM, agosto de 2018)

---

<sup>112</sup> Fernando Collor de Melo, governou o Brasil de 1990 a 1992, quando sofreu processo de impeachment. Ficou conhecido pela medida econômica de “confisco dos ativos de contas correntes e aplicações financeiras” que somada ao “desequilíbrio de preços em diversos setores, a defasagem na taxa de câmbio e as restrições externas ao financiamento de novos investimentos impediram o real controle da moeda e geraram um quadro econômico recessivo.” (MACIEL, 2017).

Se sentir “incentivado” e valorizado abrange uma condição emocional. Em retrospectiva ponderou, ainda, não somente a mobilidade, mas de que forma e em que contexto ela se dava. Em comparativo com o contexto atual:

Realmente, casei, a gente construiu uma família, vieram os filhos, o trabalho, além de gostar mesmo ele era importante, tem que manter a família né? Com dinheiro. Teve alguns sobressaltos ficar desempregado uns tempos, isso, aquilo, mas nada como aconteceu em 1991. Em 1991 acabou realmente. Em 1991 não tinha toda essa tecnologia que tem hoje o pessoal que sai, trabalha por conta própria arrumam um dinheiro, aqueles que sabem mexer com a tecnologia melhor acabam se dando bem. E antigamente não, ou você trabalhava dentro da empresa ou você não tinha para fazer. Era problemático o negócio. (ESTEVAM, agosto de 2018)

Estevam trabalhou em diferentes ramos, depois da saída de São Paulo e do estabelecimento em Florianópolis, passando por venda de cosméticos, minimercado, funcionário de uma rede de macroatacados e lancheria. Hoje, vive dos aluguéis do terreno que tem, no bairro João Paulo (SC). Aluga o espaço para uma lanchonete, um ‘lavacar’<sup>113</sup> e duas casas alugadas. Seu envolvimento com o Uber é tanto “para não ficar parado” como pelo dinheiro, como comentou:

Aluguel que tem lá dá pra comer... mais a aposentadoria e trabalho aqui, pra passar o tempo... Não...passar o tempo e ganhar dinheiro também. Não adianta querer trabalhar e não pensar em lucro! (ESTEVAM, agosto de 2018)

### 3.2.2 Ana: No doutorado e no Uber

Ana é estudante de pós-graduação e trabalha como motorista de aplicativo em tempo parcial. Narrou sua vinda para o Rio Grande do Sul e como trabalho sempre acompanhou os estudos, desde bem cedo:

Então eu sou a Ana, cresci no Amazonas, estudo ciências humanas na pós graduação. Eu tenho 4 irmãos homens e só eu menina, sou a penúltima da fila. Meus pais são separados há 18 anos. Meu pai não sei cadê, só sei cadê a mãe. Eu acho que faz uns dois anos que eu vi ele. Quando eu vejo ele, ele é legal.

Quatro irmãos e um sobrinho que foi criado junto ao mais novo. Acabou que eram 5 e aí teve uma outra criança que minha mãe adotou junto com meu irmão e foram 6 meninos na casa e eu. Não, um hoje tem 16 anos, está na escola ainda, que é a criança que minha mãe adotou, que é o Luís e o Henrique meu sobrinho já tem 23 anos, são muito queridos assim, eu cuidava deles assim né quando minha mãe e a mãe do meu sobrinho precisavam trabalhar nas cozinhas, nas fazendas, eu cuidava dos meus irmãos. Meu

<sup>113</sup> Estabelecimento comercial destinado a limpeza de veículos.

irmão e meu sobrinho, eu os carregava nas costas e assim mesmo foi com Luís com meu sobrinho adotado, carregava, dava mamadeira, lavava. A gente cresceu, eu até os 14 [anos] no interior junto com eles aí depois eu fui para a cidade porque a minha tia, irmã do meu pai, decidiu que lá era melhor porque tinha mais opções de estudo. Ela dizia que se eu ficasse no interior eu ia arrumar bucho, ia me perder e não ia me formar em coisa nenhuma. Ela é religiosa, falou pro meu pai que tinha que me criar na igreja, pra mim ser uma boa moça e não sei o que. E me levou para a cidade. A princípio eu trabalhava na casa de uma filha do dono da fazenda que meus pais trabalhavam, cuidando da criança dela. Eu achava muito ruim morar lá, porque eu passava o dia inteiro sozinha naquela casa, eu tinha 14 anos, cuidando de uma criança chata, que berrava sem parar e filho de rico é um saco porque tem que fazer todos os gostos. Daí eu dormia no quarto com a criança, eu era babá dela, aos 14 anos. E aí eu não quis, passei alguns meses lá mas não quis ficar. Aí de lá é que eu fui morar na minha tia. Mas aí para morar na minha tia eu tinha que também trabalhar, para prover alguma forma dos gastos de energia, água, fosse qualquer coisa que eu precisasse. E aí trabalhei como babá de duas crianças, a princípio duas crianças depois veio uma terceira porque minha prima engravidou e essa minha prima é casada com um juiz federal e ela é também defensora. E cuidava dessas crianças era eu e mais duas ou três babás e eles tinham muito dinheiro. Assim então eu ficava no sábado e domingo e ganhava 50 pila no sábado e 50 no domingo, então era muito bom para uma adolescente de 15, 16 anos.

Além desse emprego no fim de semana, eu trabalhava numa padaria perto da casa da minha tia e eu trabalhava lá entregando pão, recebendo uns trocos e entregando pão. De tarde, e eu estudava de manhã. De tempos depois eu não trabalhei mais lá porque... eu não sei, não me lembro. E trabalhava no shopping vendendo sapato, de noite, mas era horrível porque eu tinha que subir uma escada de 20 degraus e era horrível, horrível. Subir aquela escada e descer, porque toda a vez que uma madame queria experimentar um sapato novo tinha que subir lá em cima pegar o bendito do sapato do número dela, um inferno. Então não quis muito ficar nesse emprego, larguei de mão também. Depois me chamaram para ser modelo, que eu desfilei numa coisa lá do interior dos meus pais. Num festival de rodeio né, daí eu desfilei (risos). Virei rainha do rodeio, ganhei o bendito do desfile. Agora eu já tinha 17 anos. Ganhei o desfile, ganhei um aparelho ortodôntico, que eu nunca botei. (ANA, setembro de 2019)

Sua narrativa conta como se formou em Psicologia por uma universidade federal e a continuidade nos estudos de pós-graduação. Fiquei curioso em saber o que havia interessado essa doutoranda no ingresso como motorista de aplicativo. As respostas combinam as objetividades e subjetividades do dinheiro, do poder de consumo e da liberdade que o veículo – recentemente financiado – concedem.

Os ganhos! Ganhar dinheiro, passear, tem dinheiro, ter carro para conhecer os interiores que eu queria conhecer e tal... Aí foi isso, daí eu fui aí eu comecei a ser Uber, mas principalmente para ter dinheiro, para sei lá, não ficar no aperto demais sabe? Porque eu ganhava bem quando era psicóloga, ganhava 6 mil contos, aí eu baixei quando fui para 1500 depois pra 2000 e pouco. Pagando aluguel água e luz sobrava uns 800, mil pila e aí era pouco, sempre é pouco. Foi para isso que eu quis ser Uber. Por que em Manaus eu tenho um carro né? Então eu vim para cá e comecei a ficar presa porque eu não posso dirigir, eu não consegui me territorializar na cidade porque eu não tinha como, conhecer os lugares, as ruas, então acabou que sendo Uber eu

comecei a saber ir para os cantos, voltar, me integrar mais a cidade, sendo Uber. Porque as pessoas me ensinam que ali é tal lugar, que ali é o shopping, que ali é o Guaíba. Pra cá tu podes estacionar se tu for ali pode pegar mais dinheiro sendo Uber, ali é um bom lugar para tomar um café, ah ali é uma boa clínica e tal. São as pessoas que me ensinaram e eu comecei a conhecer os lugares mais. Então isso foi meio que formando minha vontade de... formando não, foi me ajudando a integrar a cidade a mim um pouco, porque eu era totalmente estranha a cidade. E um pouco foi para mim.... eu estava meio que estressada porque eu sempre tive emprego e não sei o que, ganhei dinheiro e tudo, e aqui eu meio que sendo bolsista... as vezes... sei lá para mim que gosto de atividade prática as vezes eu fico muito inútil também, porque você não tem uma função social de ir trabalhar, falar com as pessoas. Então com Uber tu pode ir falar com as pessoas, e tu pode trabalhar do mesmo jeito assim de ser psicólogo das pessoas. E aí foi muito legal assim, porque as vezes eu me sentia sozinha horrores e com a Uber eu nunca me sento sozinha, porque toda a hora tem uma pessoa para me perturbar, aliás agora eu fico feliz quando elas estão caladas dentro do carro e não falam nada! Porque tem dia que tu cansas de falar com as pessoas. agora eu já estou enjoada da cara de tanta gente que eu já vejo demais. Eu só dou oi tudo bem bom dia e pá. Já nem pergunto tudo bem alias. Se perguntar já começam a dar assunto. Olá, bom dia, já fico calada o povo entra e eu faço o percurso bacana e tudo. Enfim... (ANA, setembro de 2019)

Além de aplicativos de transporte dentro das cidades, Ana também dirigia para aplicativos que fazem viagens entre cidades, aplicativo de caronas tais como BlaBlaCar.

As trajetórias de Estevam e Ana, ambos motoristas em tempo parcial, demonstram inserções anteriores no mundo do trabalho, marcadas pelo gênero. O trabalho de cuidado (HIRATA, 2019) desde a infância de Ana e o trabalho industrial no auge de São Paulo industrial nas narrativas de Estevam. Apesar de bastante diferentes, em termos geracionais, de gênero e de biografia, escolheram os aplicativos como opção de complementação de renda, seja para “passar o tempo” ou pela liberdade de passear, conhecer a cidade e ter carro, que o dinheiro proporciona.

Esse perfil de motorista é importante para um mergulho etnográfico sobre essa categoria e esse tipo de trabalho. Relativiza os vínculos com o emprego e diversifica o universo pesquisado. Os projetos de vida almejados por essa categoria e suas relações com as narrativas empresariais e com o *gig work* informam sobre as formas de ganhar a vida no mundo contemporâneo.

### **3.3 Partidas: desejos de saída e projetos de mudança**

Ouvindo e estudando as narrativas de meus informantes, um tema me chamou atenção e foi se tornando uma categoria interpretativa importante: os *desejos de*

*saída*. Tanto em Porto Alegre, como em Atlanta, dialoguei com motoristas – de tempo integral e parcial – que narravam sua relação com o trabalho, associado ao projeto de deixá-lo. Era uma vontade de fazer outra coisa, que tinha uma “racionalidade relativa” (VELHO, 2013, p. 102)<sup>114</sup> e aspectos que combinavam o desejo de ascensão econômica com o sonho e a esperança (MIYAZAKI, 2006). Se uma primeira parte da análise procurou traçar as rotas pelas quais essas pessoas chegavam nesse tipo de trabalho, essa segunda etapa esmiuça as motivações e projetos de “partir” do trabalho com aplicativos para outra atividade.

Selecionei quatro trajetórias de motoristas demonstrando o desenrolar de seus *desejos de saída* em um certo intervalo de tempo<sup>115</sup>, já que, ao longo da pesquisa, “envelhecemos juntos” (SCHUTZ, ano)<sup>116</sup>. O critério para essa seleção foi o de optar por pessoas com as quais eu havia conversado em meu segundo ano de pesquisa – 2019 – e que conseguisse avaliar como desenrolaram suas trajetórias no último ano de investigação, 2022. Nesse diálogo mais recente, apresentei excertos de suas narrativas anteriores, vinculada aos projetos e desejos de sair ou mudar de trabalho e os indaguei sobre o que haviam concretizado e quais eram seus projetos.

As trajetórias escolhidas foram as de Jairo, Silvio, Onice e Ana. O processo produziu uma “retrospectiva” (SCHUTZ, 1979, p. 125) colaborativa de rememoração das realizações, das mudanças no mercado de trabalho e nos projetos de continuidade.

### 3.3.1 Jairo

Nas conversas com Jairo, ele tornou explícito que os aplicativos não haviam sido um projeto. Pelo contrário, haviam “virado” sua renda principal, por uma série de fatores. Esse fato não deixou de exigir uma postura comprometida e rígida nas metas e rotinas de trabalho. Viu-se desempregado e aquilo que tinha começado como uma “curiosidade” que servia para complementar a renda, se tornou função principal: “fiquei fazendo”. Seus movimentos de sair dos aplicativos começaram com uma imaginação

---

<sup>114</sup> “o projeto, sendo consciente, envolve algum tipo de cálculo e planejamento, não do tipo *Homo oeconomicus*, mas alguma noção, culturalmente situada de riscos e perdas quer em termos estritamente individuais, quer em termos grupais” (VELHO, 2013, p. 103-104).

<sup>115</sup> Inspirado em etnografias do trabalho que mobilizam “a duração como recurso de investigação” (BEAUD & PIALOUX, 2009, p. 303).

<sup>116</sup> Considero essa uma boa metáfora para o tempo compartilhado do trabalho de campo nas pesquisas etnográficas, que provém da minha formação dos estudos de trajetórias urbanas e da fenomenologia aplicada ao contexto de pesquisas com memória e narrativa.

e da percepção de que não queria continuar “sempre” nessa atividade. Usou como exemplo as conversas com colegas e a implementação nos aplicativos de um limitador de horas.<sup>117</sup> Depois da implementação dela, motoristas não poderiam dirigir mais do que 12 horas.

Doze horas. Isso quer dizer que tem pessoas que faziam mais. Eu não imagino e não quero isso pra mim. Ficar esse tempo de horas, a pessoa acaba não tendo vida, né?” (JAIRO, junho de 2022)

As iniciativas de sair dos aplicativos foram motivadas pela vontade de buscar uma rotina estável em que pudesse valorizar o convívio com a esposa e a filha. No período de pandemia se manteve nos aplicativos, pois não havia conseguido uma outra colocação no campo do trabalho.

Eu, particularmente, parei uma semana, eu suspendi o transporte de pessoas quando entrou no pico crítico, me eximi de fazer, achei bem preocupante, depois aos poucos fui retomando. (JAIRO, junho de 2022)

Durante a pandemia, sua ideia de recolocar-se no mercado de trabalho prosseguiu, investindo em distribuição de currículos, especialmente no setor imobiliário para atuação como corretor de imóveis. “Fazer uma outra caminhada” e “ter uma vida mais regrada” era seu objetivo. Fazendo entrevistas virtualmente, ou que exigiam a gravação de vídeo, foram algumas das coisas inéditas nesse momento. As tentativas de reentrada<sup>118</sup> foram difíceis:

Tive algum êxito [nas entrevistas de emprego], passando pra alguma outra etapa, enviando currículo, mas é uma coisa, em contrapartida, na minha idade, estou caminhando pros 50 anos... Eu vi se tornar uma coisa mais extensa e entrar [nas vagas] um pessoal mais novo, uma outra dinâmica. (JAIRO, junho de 2022)

A farmácia em que sua esposa atua estava em processo de expansão e contratando novos funcionários, e foi assim que, mediado por ela e convergindo com

<sup>117</sup> A Uber apresentou essa como uma medida em relação a segurança no trânsito, conforme: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-lanca-ferramenta-que-limita-o-tempo-online-do-motorista-dirigindo-usando-o-aplicativo-para-promover-seguranca-viaria/>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

<sup>118</sup> A questão da reentrada, que é discutido em pesquisas da antropologia e sociologia do trabalho é um tema bastante presente, demarcações por idade (BORGES, 2010), escolaridade estigmas sociais (HATTON, 2022), gênero e raça (ABRAMO, 2006) são notáveis em dificultar o reingresso e o *desejo de reingresso* no mercado de trabalho por pessoas que perderam o emprego ou se afastar por diversos motivos.

sua experiência passada de ter tido uma farmácia de manipulação, assumiu esse posto de trabalho em novembro de 2021.

Ingressei no mercado de novo. Estou com atividade fixa ali. Ainda mantenho a atividade do aplicativo. Sigo fazendo ainda de manhã, dou uma levantadinha mais cedo, para complementar renda. Faço de manhã cedinho, busco minha família e esposa, largo a filha na escola e vou com a esposa pro serviço. (JAIRO, junho de 2022)

A atividade com aplicativos continuou, apesar de ter diminuído a intensidade e demandou uma readaptação e conciliação de horários. Jairo trabalha com aplicativos no tempo:

Que eu tenho, entre aspas, “livre” porque não seria livre, eu estaria em casa dormindo, tomando café mais tranquilo, junto com a família. Acabo abrindo mão disso pra conseguir fazer uma complementação de renda. (JAIRO, junho de 2022)

A possibilidade de suspensão total do trabalho com os aplicativos se apresentou como uma meta, mas viabilizada por uma outra possibilidade.

Ainda dentro dessa retomada fui acionado pelo meu antigo chefe, quem me contratou na saída da minha farmácia, quando vim para Porto Alegre e trabalhei durante cinco anos. Conversou sobre retomar a atividade dentro da antiga empresa, em um outro cargo. Ficou tudo encaminhado, só que a pessoa que iria sair resolveu mudar ação. Acabou não saindo e aí não liberou a vaga de trabalho. Tem essa outra carta na manga, é uma coisa que surgiu que aí sim, provavelmente a questão do aplicativo decline, aí eu paro de fazer. (JAIRO, junho de 2022)

Ser chamado para a outra empresa aparece como um horizonte palpável de modificação de renda e ser chamado pelo antigo chefe, “é uma coisa que até no próprio ego da pessoa: saí, mas olha só acabaram vindo buscando pra ver se eu retomaria pra sanar uma, uma vaga, uma falta” (JAIRO, junho de 2022).

### 3.3.2 Silvio

Com longa experiência em vendas no setor automotivo, Silvio também passou por uma experiência de saída do emprego, mas por decisão própria. O emprego causava uma pressão drástica em sua saúde mental. “Estava me matando”, me contava ele em 2019. Quando voltei a conversar com ele em 2022 me apresentou um

cenário que ele caracterizou como “mais do mesmo”, de dirigir por ausência de alternativa.

Isso aí, por que emprego não tem. Na minha faixa de idade não tem né Guillermo. Aí eu tenho que continuar. Apesar de que eu esse ano eu tive um alívio porque entrou dinheiro da venda do terreno dos meus pais. Isso deu uma aliviada boa, eu tirei o pé. Mas vou ter que continuar porque não tem outra opção, até me aposentar não tem o que fazer. Eu tô na mesma, eu faço obrigado. Não tenho prazer de dirigir. (SILVIO, junho de 2022).

Se não havia mudanças na forma de sustento, relatou que a transformação tinha ocorrido nas rotinas de trabalho e no entendimento de como obter um melhor rendimento. Antes só se deslocava em Canoas, cidade onde reside. Agora, mais aberto ao mercado de Porto Alegre, passou a ganhar um pouco melhor. As maneiras de se relacionar com os passageiros sofreram alterações, em especial em suas formas de discutir politicamente, de buscar um debate, atenuaram. Em relação ao veículo, mantém o desejo de trocar de carro.

Ser recontratado na nova empresa concessionária Iveco, de Canoas, a Matanna, é seu principal projeto para algum tipo de mudança. Voltar para o setor onde tem experiência. Essa possibilidade seria viabilizada pela coincidência de que o comprador da casa de seus pais é o proprietário da empresa em questão.

De repente o cara tá precisando de alguém e me chame, sei lá. Eu vou tentar algumas coisas assim. Mas de modo geral assim eu nem tento mais, porque o cara desanima né cara. (SILVIO, junho de 2022)

A reconstrução, que aparece tanto em Silvio como em Jairo, reacende a noção de um vínculo com uma identidade empresarial, apontada por Sennett (2015b) e da busca por valor próprio por meio da atividade de trabalho (DUBET, 2014; GRAEBER, 2018). São pessoas com experiência de longos anos em um setor, que enfrentam dificuldade de reinserção no mercado – mas não falta de vontade – e que mantém uma conexão emocional com o emprego.

No caso de Silvio a relação se complexifica: como um trabalhador passou por sofrimento psíquico e por isso deixou o trabalho ponderaria a volta àquele setor? Esse impacto é narrado por ele:

Essas depressões que me dá as vezes, foi muito estresse do trabalho sabe e eu sonho quase toda a noite que estou trabalhando, sabe? Mas eu acordo agoniado que estou trabalhando ainda naquela empresa entendeu? Ah não,

para um pouquinho, eu não estou trabalhando, eu estou na Uber, aí me dá um alívio. (SILVIO, junho de 2022; **grifo meu**)

No momento de decidir, a principal vantagem dos aplicativos está na dualidade entre ser “sem patrão” versus “ser funcionário”.

Se for pra ganhar bem, aí vale a pena, se sujeitar a horário trabalhar de, tendo que prestar conta, aquela história de ser funcionário, mas ganhando bem! Se é pra ganhar 1500, 2 mil. Isso aí eu consigo brincando no Uber! (SILVIO, junho de 2022)

A estabilidade, o horário de trabalho e a pressão só seria justificada por uma melhor remuneração. Em muitos casos, a renda de outros “serviços” com essa estrutura das 9 às 17h, apresentam características semelhantes ao de trabalho por aplicativos. Nessa balança, o valor do dinheiro teria que ser muito maior para uma diminuição do valor do próprio trabalho, ou seja, se submeter a um chefe, a uma rotina estressante, etc.

### 3.3.3 Onice

Onice tinha uma ideia firme de que queria deixar os aplicativos e do que faria após essa saída. Para realizar a vontade de se mudar para o Balneário Camboriú (SC) precisava convencer o marido e os filhos. O alavancar dessa ideia se deu, infelizmente, por um assalto que sofreu durante o trabalho em Alvorada, região metropolitana de Porto Alegre. Teve uma arma encostada no ouvido e o carro que utilizava para trabalhar por aplicativos, roubado. Isso desencadeou um pavor que dificultou o seu retorno à atividade. O evento foi um propulsor para a mudança de estado. Chegando em Camboriú com a família, se reuniu com o filho mais velho, que já residia lá com a esposa, enfrentaram novos desafios da consolidação do projeto:

A gente cogitou a ideia da hamburgueria, de abrir essas conveniências de bebida, mas aqui já tem muitas. Então, essa ideia foi meio que morrendo. Esses dias até estava comentando com meu esposo, a gente veio pra cá pra fazer uma mudança de vida e a gente tá vivendo mais do mesmo né, porque daí eu continuei fazendo Uber e ele continuou no trabalho dele [construção civil]. (ONICE, junho de 2022)

Assim como nas outras três trajetórias, o desejo de saída se manifesta por um processo de transição. A ruptura com os aplicativos é gradual, mediada. Onice

compara o trabalho com aplicativos com o poder quase químico: “é viciante, como uma cachaça que te dá um dinheiro rápido, tu tá de bobeira aqui, pega o carro, vai ali e faz o dinheiro que precisa pagar a conta da luz amanhã” (ONICE, 2022).

Decidida a cortar esse vínculo com as plataformas, outra negociação com o esposo, para a possibilidade de ela ficar sem trabalho por um tempo, viabilizando a transição. Daí decorre o *esforço* de imaginar um período de *não-trabalho*.

E ele [esposo] nunca se imaginou a gente viver e eu não trabalhar sabe? Desde que a gente se conhece, ambos trabalham. Daí é meio estranho, um dos dois não trabalhar, a gente não consegue imaginar isso no outro né. (ONICE, junho de 2022)

Onice mudou-se com a família logo no início da pandemia, durante a qual “trabalhou direto”. A adaptação do filho mais novo, mediada pelo emprego em uma oficina mecânica e entrega de pizzas à noite, enquanto o mais velho assumiu um emprego industrial em uma empresa que faz peixes embalados. As dificuldades ressoavam ainda no período que conversei com ela, em especial na “falta de calor”, das relações vicinais e das redes que tinham em Viamão/RS e que não conseguiram recriar em Camboriú: “a gente está dois anos aqui e são pouquíssimas pessoas que a gente troca palavras” “todo mundo é cordial, mas não passa disso”.

“Larguei de vez o Uber”, disse-me ela. Logo, ponderou: “É difícil dizer se eu deixaria definitivamente”

Tem umas coisas que eu não gosto de ficar pedindo dinheiro pro meu esposo. Ele concordou comigo parar de trabalhar, mas a gente tem uma vidinha mais ou menos, né. Sempre tem gastos, quando parei de trabalhar não pensei nisso que precisava ter uma grana maior para manter os meus gastos né, o meu aparelho de dente que eu pago mensalmente, meu cartão de crédito de coisas que vou comprando pra mim e aí é chato ficar pedindo. (ONICE, junho de 2022)

Seus novos projetos veem na internet um futuro. Nesse período “sem trabalhar” está se dedicando ao estudo do marketing digital:

estou fazendo um curso, na internet tem uns caras bem conhecido, eu comprei um, faz te dar um resultado de dinheiro imediato, começar a ter um dinheiro, que é o que eu estou fazendo agora no momento sabe. Estou trabalhando como afiliado, seguindo o passo a passo do curso dele, mas isso é o começo. eu quero criar canal no YouTube, estou aprendendo como me colocar, achar um nicho que vai me alavancar, quero fazer as coisas não como principiante ou como alguém de sorte na vida, fazer já planejado, pensado e pensado para o futuro. Já pensei, estou ainda na dúvida. Tem E-commerce também na internet, de vender produtos. Mas não é exatamente

isso. Na realidade eu estou mais pra criar um canal do YouTube e me direcionar nesse sentido. (...) eu quero trabalhar até virar madrugada se for o caso, mas fazer aquilo que eu estou vendo que estou progredindo, que estou crescendo, que estou progredindo, olhar pra mim e ver o meu resultado, mas do jeito, dentro da minha programação, não alguém programando a minha vida. (ONICE, junho de 2022)

### 3.3.4 Ana

“Acho que não fiz nada do que eu disse”, começou Ana, ao revisar sobre seus projetos anteriores. Em 2019, dividia as atividades do doutorado com o trabalho por aplicativos de transporte e de caronas. Por meio dos aplicativos obtinha renda para, além de sustentar as despesas básicas, conhecer a cidade de Porto Alegre e o Rio Grande do Sul. A saída dos aplicativos se deu por uma série de razões, que tiveram o ápice nos riscos da pandemia. Antes disso, outros fatores lhe incomodavam, como o assédio durante o trabalho e o medo da violência urbana, as dores nos pés e a dificuldade de tomar água suficiente durante o dia.

Com formação em Psicologia, iniciou pesquisas online e deixando currículos, até que obteve uma vaga.

Fui fazendo essa *transição*, assim que eu fui percebendo que não era algo de futuro e que me tomava muito tempo. Fui fazendo a transição para atendimento clínico. (ANA, junho, 2022; **grifo meu**)

A pandemia foi um marco para repensar sua colocação no mercado de trabalho.

Fiquei atendendo online. Chegou a pandemia: todo mundo fica em casa, *home office*. Começou aquela pataquada toda e o Bolsonaro mandando ir pra rua. Aí fiquei atendendo online e os desafios de atender online, mas funcionou muito bem. Foi quando larguei a Uber de vez. Com as possibilidades de trabalhar de casa, acabou que eu sentia um pouco mais de segurança e de repente eu tinha uma possibilidade de ganhar um dinheiro sem gastar com gasolina e de fato sobriaria mais tempo para estudar, escrever... Atendendo online me sobrava um tempo, começou a aparecer no jornal essa coisa de que as pessoas iriam precisar se reinventar e agora elas vão criar uma modalidade de trabalho online que a gente não sabe como vai ser o futuro da humanidade. Será que a gente vai ter que passar a viver em casa? E como é que eu vou ganhar dinheiro para ficar sempre me casa? Então eu comecei a me preocupar com ganhar dinheiro pra ficar em casa. Eu acho que comecei a *acomodar* essa ideia de ter que trabalhar em casa. (ANA, junho, 2022)

A vontade de manter uma renda paralela com a bolsa foi mantida, com as dificuldades do *home office*. Isso desencadeou uma busca por mercados de trabalho online:

Comecei a fazer essas buscas na internet: no YouTube, Tik Tok, Kawaii sobre canais de renda extra. E aí existem canais de renda extra e existe um canal de renda extra que é o "vivendo de app", também "manual da sabrina" que foram canais inspiradores, até hoje dá pra ganhar uns pila, inclusive estava vendo hoje. (ANA, junho de 2022)

Um dos nichos encontrados foram empresas de “compra de seguidores”, um mercado recorrente nas redes sociais hoje, nas qual as métricas se baseiam na quantidade de seguidores.<sup>119</sup> O número de seguidores representa a abrangência dos conteúdos divulgados e “o alcance” das mensagens comunicadas. Por isso, se torna um produto. Ana trabalhava deixando seu computador ligado “com um robô” funcionando, que produzia, de maneira automática, contas e curtidas nas páginas. Classificou essa como uma experiência “uberizada” pelo alto número de horas de trabalho e o baixo rendimento. Outra experiência que teve durante esse período foi no trabalho humanitário em ONG’S

vamos dizer que eu tenha conhecido outras maneiras de uberizar a mão de obra do trabalho profissional. Dessa vez foi a mão de obra profissional especializada, para gente, o quanto a coisa piorou. Tu pegas toda a tua mão de obra super qualificada e joga dentro de uma ONG que te paga um salário razoável, com muitos atrasos, mas sem nenhum direito trabalhista. (ANA, junho de 2022)

Seus objetivos e metas em 2022 remetem a um entendimento desse mercado de trabalho “uberizado”.

Meu projeto de vida é arrumar um emprego com estabilidade e uma boa renda. eu acho que estou longe desses objetivos. Não estou perto de alcançar esses outros projetos, eu ainda tenho que trabalhar muito no rumo deles, mas os aplicativos não são uma opção.

A busca pela estabilidade coincide com um reconhecimento de que “está longe de seus objetivos”. Apesar disso, a imaginação de si no futuro remete a um projeto conduzido pelo trabalho.

---

<sup>119</sup> Grohman investiga sobre os temas do trabalho digital (2021) e das chamadas “fazenda de cliques” (DIGILABOUR, 2021).

### 3.4 Quadro analítico dos projetos de vida

		2019		2022	
Nome	Como estava	Projetos	Como está	O que projeta	
<b>Jairo</b>	Após ver-se desempregado, aplicativos tornaram-se seu modo principal de sustento.	Buscar outro emprego, “ingressar de novo no mercado”.	Trabalhando em uma farmácia das 9 às 18h e com aplicativos de manhã cedo para complementar renda.	Ser recontratado pela empresa do setor em trabalhava;  Emprego com estabilidade, segurança na rotina e maior presença no convívio com a família.	
<b>Silvio</b>	Recuperando a rotina após um acidente de carro, trabalhando como motorista de aplicativos. Experiência anterior no setor de vendas de caminhões, que deixou uma marca muito forte de estresse: “estava me matando”, disse.	Trocar de carro;  Sair dos aplicativos.	Trabalhando como motoristas de aplicativos com algumas mudanças de hábitos.	Se aposentar por idade;  Ser recontratado pela empresa do setor em que trabalhava (venda de caminhões);  Trocar de carro.	
<b>Onice</b>	Trabalhava como motorista de aplicativo e alugando carro para terceiro;  Pagando previdência privada para ela e o marido.	Se mudar de Viamão (RS) para Balneário Camboriú (SC) e abrir uma lancheria;  Estudar psicologia.	Morando em Camboriú com a família;  Iniciou faculdade de relações exteriores e deixou a faculdade para estudar marketing digital;  Resgatou a previdência privada que tinha para financiar os novos projetos de moradia. Iniciou nova previdência e adquiriu um imóvel em Camboriú.	Planeja ter uma renda trabalhando com marketing digital. Explorar as possibilidades da internet, criar um canal no Youtube foi uma das possibilidades levantadas;  Conhecer outros lugares do mundo, Portugal.	
<b>Ana</b>	Estudante de doutorado em Porto Alegre e motorista de aplicativos. Ser motorista era uma forma de ter mais renda para acessar os serviços da cidade, viajar. Bolsa era considerada “pouco” para lazer. Somente a bolsa era considerado “não ter dinheiro nunca” e ser privada de socializar.	Passar nos concursos e “esperar outro emprego”. Ser professora em uma faculdade particular, poucas disciplinas e com a possibilidade de “acumular” com a bolsa de doutorado.	Trabalhou de maneira “uberizada” para Unimed, atendendo psicologia. Com a maneira online e pandemia descobriu e investigou outros modos de ganhar dinheiro online, desde casa.	Ser professora;  Trabalhar com consultoria;  Trabalhar com formação de profissionais de saúde para ONGS.	

Essa forma de apresentar os dados etnográficos trouxe o reorganizar e aprofundar as interrogações de pesquisa. Parti do interesse em responder *por que* as pessoas iniciavam trabalhando com aplicativos, quais eram suas motivações, quanto tempo permaneceriam. Ao perceber que alguns de meus informantes estavam saindo desse mercado e aguçar o olhar para esse processo, percebi que a forma mais adequada de entendê-lo era mudar a chave da interrogação sobre as razões pelas quais essas pessoas estavam fazendo isso. Afinal, os motivos de deixar os aplicativos vão se tornando objetivos e estão manifestos nas críticas que se realizam aos aplicativos, tanto por parte dos trabalhadores e trabalhadoras, como da literatura.

### 3.5 Dificuldades na saída: a qualidade “viciante” do dinheiro

Avaliando as características de como os desejos de saída se concretizavam em projetos é entender a peculiaridade da maneira como os aplicativos organizam a relação com as pessoas que dirigem: trabalha-se quando se quer, pode-se iniciar o "expediente" quando quiser, define-se quantas horas e qual turno e ganhando a meta estipulada por dia, que pode variar durante o dia. Não existe demissão nesse universo, excetuando raros casos<sup>120</sup>, são comuns os relatos de que “não se sai do aplicativo”, aquela *possibilidade de renda* está sempre ali, instalada junto com o aplicativo no celular.

São pessoas que, com larga vivência no mercado de trabalho, já experienciaram, temporal e emocionalmente, a perda do emprego. No caso dos aplicativos, como “não existe patrão”, também não existe o momento em que se chega um email, uma mensagem, uma conversa no setor de RH. A *decisão de sair*, estabelece uma temporalidade singular, não ruptural.<sup>121</sup> Nas entrevistas, foi difícil para os meus interlocutores precisarem em que momento exato “deixaram” o trabalho e nem que essa decisão foi definitiva. Certamente, existem elementos estruturais que condicionam essa instabilidade, há as incertezas do mercado de trabalho, a situação econômica precária. Há um outro aspecto, apontado por Onice, quando compara os aplicativos a uma substância viciante, trabalhar neles gera um conforto momentâneo de ver supridas as necessidades imediatas, “pago as contas que vencem no fim da

---

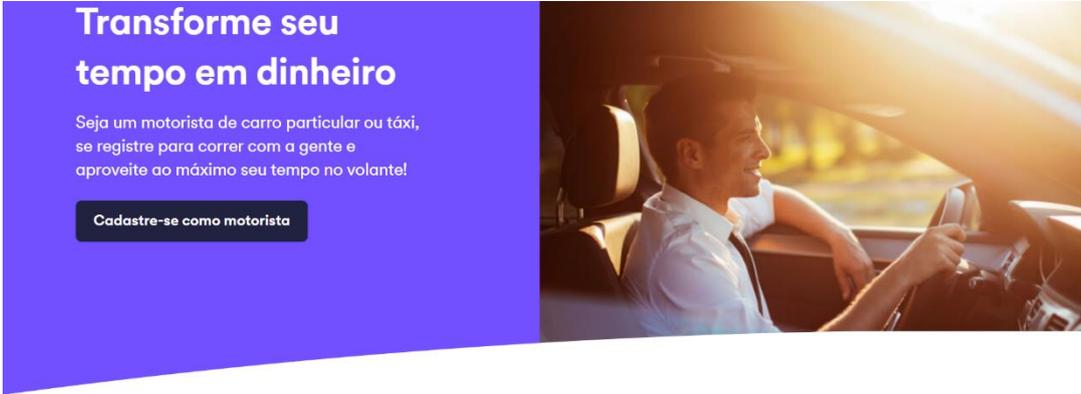
<sup>120</sup> Excetuando casos graves e os cancelamentos, descritos no capítulo 1

<sup>121</sup> Diferente da crise no trabalho (GÓMEZ, 2018; GÓMEZ & ECKERT, 2020) que estabelece um rompimento crítico e temporalidade do “antes e depois”.

semana”. Trata-se de um “mercado de fragilidades humanas” (SAHLINS, 1992). O dinheiro obtido nesses casos ganha qualidades contraditórias de ser, “fácil e rápido” e, ao mesmo tempo, “suado”, cansativo, pesado, proveniente de trabalho exaustivo.

Os aplicativos estabelecem uma relação específica das pessoas com o dinheiro, diferente de outros empregos que essas pessoas já tinham tido. O caráter viciante é decorrente da rapidez com que os valores são transferidos, da tela do aplicativo para a conta bancária do sujeito. “O pagamento é instantâneo”, conta Onice. O motorista, tendo cadastrado uma conta no momento de seu cadastro na plataforma, pode solicitar a transferência no mesmo dia, desde que tenha passado o valor de 30 reais.<sup>122</sup>

O ato de refletir sobre os aspectos sedutores do trabalho de aplicativos não pode descartar as narrativas empresariais que propagam, de maneira luminosa, o modelo do “dirija e ganhe”. A publicidade integra uma rica “mítica urbana” (CERTEAU, GIARD & MAYOL, 2013, p. 201), multiplicando “as lendas de nossos desejos (...) com o vocabulário dos objetos de consumo” (*idem, ibidem*).



**Transforme seu tempo em dinheiro**

Seja um motorista de carro particular ou táxi, se registre para correr com a gente e aproveite ao máximo seu tempo no volante!

[Cadastre-se como motorista](#)

**Mais renda**  
Descrição: Ganhe mais com uma viagem atrás da outra, dirigindo em lugares de alta demanda e reciba gorjetas pelo seu excelente trabalho.

**Mais segurança**  
Trabalhe tranquilo com a melhor área de atuação para motoristas, os melhores passageiros e um app que se preocupa com a sua segurança!

**Melhor atendimento**  
Nossa equipe de atenção ao cliente está disponível para ajudar você e responder a qualquer dúvida que tiver.

Figura 37: O marketing do “dirija e ganhe”.  
Fonte: Cabify, acesso em setembro de 2020.

Esse modo de trabalhar se transforma em algo que se “experimenta”, para fazer uso do termo mencionado por Jairo para referir a como aderiu aos aplicativos, enquanto ainda tinha um emprego fixo. A “facilidade” de ligar o aplicativo com o próprio

<sup>122</sup> Conforme me informou Jairo, ele recebia semanalmente toda a segunda feira, as transferências da Uber. Começou a perceber a possibilidade de “antecipação” do recebimento diária durante a pandemia, com a necessidade financeira e elevação do valor do combustível. Assim, o/a trabalhador/a pode retirar o valor no mesmo dia.

carro e “ganhar dinheiro” é um dos impulsionadores da motivação de dirigir. O dinheiro “dá formas concretas aos nossos desejos, soltando e fixando nossa imaginação de diversas formas” (HART, 2007 p. 19) e carrega em si esse caráter paradoxal que venho apresentando, pois é uma combinação entre sistema social e prática material (MAURER, 2006, p. 17). O dinheiro, tal como o ouro descrito por Taussig (2004), tem certo caráter de fetiche (xviii), de “substância transgressiva” (xiii), combinados com o fascínio que eles exercem.

Recorro metaforicamente ao ouro para entender os elementos “fascinantes ou viciantes” no trabalho de aplicativos. Que criam a relação de dificuldade de efetivar os projetos de saída. A exposição fotográfica de Sebastião Salgado “GOLD”<sup>123</sup>, retrata o trabalho no garimpo do ouro em Serra Pelada, as palavras de Lélia Salgado, curadora e designer vibram as contradições entre precariedade e sonho:

A ganância febril que move uma corrida do ouro rapidamente pode se transformar em violência. Surpreendentemente, dada a concentração de homens vivendo em condições estressantes, as brigas entre os mineiros de Serra Pelada eram raras. No entanto, a tensão provinha de seu ódio pela polícia enviada pelo governo do Pará para manter a paz. Os garimpeiros eram cautelosos em desafiá-los, pois apenas a polícia podia portar armas, mas ainda assim os confrontos ocorriam. Mas de uma vez, policiais abusivos foram espancados e arrastados até o posto policial mais próximo para serem denunciados. Em outra ocasião, um policial que atirou em um garimpeiro foi apedrejado quase até a morte por uma multidão. **Os mineiros tinham um consolo: a crença de que um dia eles seriam mais ricos do que qualquer guarda armada.**” (grifo meu)

---

<sup>123</sup> Realizada no Sesc da Avenida Paulista, em julho de 2019. Disponível em: <<https://guia.folha.uol.com.br/exposicoes/2019/07/sebastiao-salgado-exibe-56-imagens-ineditas-de-serra-pelada.shtml>>. Acesso em: 03 nov. 2022.



Figura 38: O ouro.

Foto: Guillermo Gómez, 14 de agosto de 2019.

Em uma condição de exploração terrível, denunciada pelo fotógrafo, uma possível interpretação desses espaços de sonhos, ainda sem questionar sua plausibilidade. Como fica evidente nas narrativas que apresentei, as pessoas que trabalham com aplicativo tem agência sobre seus projetos de vida e categorias para pensá-los, destacam as conveniências e explorações que vivenciam. Uma de minhas interlocutoras destaca essa característica:

O que vale a pena é isso, nesse sentido para quem tem uma jornada dupla que nem eu, ou que, por exemplo, eu sou mãe solteira, se minha filha adoce eu não tenho com quem deixar ela, eu não tenho alguém para cuidar, eu tenho que cuidar, então no dia que eu não posso trabalhar eu não vou. Essa flexibilidade o aplicativo te dá. Só que ele também começa a te escravizar, hoje muito mais pelo financeiro, na época foi até pelos ganhos assim né, tu não consegues parar de trabalhar. (GABRIELA; abril de 2021)

Defendo que compreender os significados que o dinheiro tem, nessas novas relações de trabalho mediadas por aplicativos, é importante para elucidar as relações das pessoas com seu trabalho e o desenrolar de seus projetos de vida. Ariane descreve um pouco as qualidades do dinheiro obtido por meio dessa atividade:

É uma alternativa fácil para quem está precisando. Para quem tá precisando arrumar um dinheirinho rápido. É fácil... Não é tão fácil! que as pessoas pensam que é fácil mas não é! Mas então tem muito motorista na rua, muito, muito, muito. A concorrência tá bem grande. Diminuiu o número de corridas. Tem vários aplicativos aí, o que aumenta a concorrência e diminui a nossa

taxa, então eles são preocupado mais com os passageiros e não com os motoristas, porque motoristas eles viram que eles tem bastante. Sai um e entra dez. (ARIANE; maio de 2021)

Essa facilidade contraditória de obtenção do dinheiro esclarece a relação dúbia que os sujeitos estabelecem com esse tipo de trabalho. “Eu sei que está lá”, me dizia Sra. Wilson, sentada em uma cadeira de balanço em sua varanda em Atlanta, olhando para rua. Ela se referia ao dinheiro, que poderia obter se saísse ao final de semana para trabalhar: “Então, onde você pode conseguir um emprego e ganhar cem dólares e sacar no mesmo dia?”

O dinheiro aparece como possibilidade imaginativa,<sup>124</sup> fundamentada nessa ideia da “facilidade” do “imediate”:

Há pessoas por aí que ganham dois ou três mil dólares por semana, então eu sei que isso existe! Não é como se eu não soubesse que posso ir lá. Se eu precisar de mil dólares até sexta-feira, sei que posso fazer isso. Uber vai me dar essa oportunidade<sup>125</sup> (BRENDA WILSON; outubro de 2021)

Ainda que não se pese, nesse momento, os impactos a longo prazo: o desgaste físico e cognitivo, a insegurança, por exemplo. A *possibilidade* de ganhar dinheiro está sempre ali. Mesmo com o poder sedutor do dinheiro proveniente desse tipo de trabalho, as pessoas tecem planos de deixá-lo. Mas, para onde vão?

Se até aqui apresentei as entradas e saídas (difícil) dessas pessoas no trabalho de transporte por aplicativo, cabe perguntar quais são as alternativas. Algumas delas destaquei nos exemplos do quadro comparativo (item 3.4). Aqueles com experiência anterior, em um trabalho com estabilidade, projetam e depositam esperança nesse retorno, cada vez mais raro. Nesses casos, trocar de trabalho se dá, não tanto pela remuneração, que às vezes pode ser até menor que a obtida com aplicativos, mas pela rotina e estilo de vida. Alguns não aceitam a troca enquanto a remuneração não for compatível com suas expectativas. Melhor ganhar mal sem chefe do que com chefe, pensa Silvio.

Dentro das alternativas do que fazer ao “deixar” os aplicativos como fonte de renda, destaco aquelas pessoas que consideravam o trabalho com aplicativos como

---

<sup>125</sup> “There are people out there that makes two or three thousand dollars a week so I know that is out there! it aint like I don’t know I can go out there. If I need one thousand dollars by Friday I know I can go do it. Uber will give me that opportunity”

um, dentro outros “empreendimentos” das quais elas poderiam migrar, a partir de um conjunto de critérios de avaliação. Vale a pena estar nos aplicativos?

### 3.6 Aplicativos entre outros “empreendimentos”

- *Con la indemnización y unos ahorros – contó a Lucía – pagué la entrada de la licencia y ahora soy mi propio jefe.*

- *¿Y esto es negocio? – preguntó ella.*

- *Cuando liquidas las deudas, si le echas horas, puedes vivir, pese a la amenaza de los Uber y los Cabify. Pero te tiene que gustar. A mí me encanta ir de acá para allá todo el día viendo a la gente, conociéndola, escuchando las chácharas del asiento de atrás. Se dan muchas situaciones especiales. Además, cada día imagino que trabajo en una ciudad distinta. En Nueva York, en Delhi, en México...*

- *¿Y en qué ciudad estás hoy? – preguntó Lucía.*

- *Hoy, en Madrid.*

- *Eso no hace falta imaginarlo, es donde estamos.*

(Millás, 2018, p. 11)

“Motorista de aplicativo não é empreendedor”. Essa é uma expressão mobilizada recorrentemente como crítica às condições de trabalho, ausência de vínculo empregatício e a narrativa do “empreendedor de si”, postas pelas empresas-plataforma e algumas vozes da opinião pública. Essa crítica concatena uma “sociologia da denúncia” da precariedade do trabalho no século XXI.

Sem ignorar a importância desses diagnósticos, desejei não ter como objetivo de pesquisa definir se meus interlocutores eram ou não eram empreendedores. O que me importou foi reconhecer que, no decorrer da pesquisa de campo, proliferaram pequenos negócios<sup>126</sup>, sonhos, tentativas, aprendizados e iniciativas que as pessoas com as quais eu conversava relatavam almejar e projetar. Empreender, o desejo de “não ter chefe” e “abrir o próprio negócio” eram vontades manifestadas.

As noções êmicas de empreender são ancoradas na construção simbólica da figura do trabalhador no Brasil. Como já demonstrado em outras pesquisas, essa figura é a do/da “batalhador/a” (ZALUAR, 1985), aquele e aquela que corre atrás. A figura do “brasileiro que não desiste nunca”, recorrente no imaginário popular, se transpõe para o mercado de trabalho, quando assumida pelas pessoas que colocam ações no mundo a partir de seus pressupostos. A etnografia de Louise de Farias

<sup>126</sup> Lojas de roupas infantis, roupas de boneca, produtos de limpeza, limpeza veicular, venda de cachorros-quentes, foram alguns das iniciativas que notei existirem.

(2018), demonstra como a “subjatividade empreendedora” exige o suporte às pressões e a postura de “lutador”:

A subjatividade empreendedora no Brasil é construída a partir de uma idéia de que é preciso suportar qualquer pressão financeira e psicológica para fazer o negócio dar certo. A noção de incerteza operada por esses indivíduos é ancorada não somente em concepções ligadas à “sorte” e “imprevisibilidade”, mas também à percepção que o ambiente de negócios no Brasil é demasiadamente instável para que seja possível fazer planos de longo e médio prazo. (FARIA, 2018, p.170)<sup>127</sup>

Nos diferentes contextos de pesquisa encontrei iniciativas dos “trabalhos fora do trabalho” que coexistiam ou que são projetados pelos motoristas. Um dos eixos que estruturam a compreensão etnográfica desses outros negócios foi entender quais as ferramentas os motoristas adquiriam tendo vivido experiências empreendedoras em outros setores. Tendo vivido na condição de “empregado” ou ter esboçado um projeto de “empreender”, fazia com que os sujeitos repensassem sua condição nos aplicativos a partir de um glossário qualificado. Analisei a decisão de se manter ou não trabalhando nos aplicativos entendendo que esta é feita com critérios e com agência. Assim, a narrativa empresarial de que os motoristas são empreendedores não é desconhecida por eles e é pensada e discutida coletiva e individualmente.

Uma das oportunidades produtivas que tive de discutir o conceito de “empreendedor” foi com Luciano Oliveira. De 36 anos, nascido em Porto Alegre, é formado como profissional da área de segurança privada, na qual atuou por 10 anos, mas seu começo no mercado de trabalho é anterior a essa formação:

Comecei no trabalho formal aquele que eu acho que é bem do cotidiano brasileiro, de uma sociedade que a gente se prega, hoje, no Brasil, do “primeiro emprego”. Atuei em farmácias, atuei em postos de gasolina... Antes disso, trabalhei como motoboy. Então, já venho desse meio, focado nessa área para trânsito, nessa rotina. Até então que eu me formei na área de segurança e vim trabalhar nas empresas de segurança privada, que é um mercado muito promissor no Estado. Atuei 5 anos com escolta armada e depois atuei mais 5 anos com transporte de valor, carro forte. Pós essas mudanças no nosso país e as crises que tem tido nos últimos anos, as empresas privadas foram se sufocando e eu já também por um desgaste que foram 5 anos, aproveitei, juntando o útil ao agradável e sai. E aí nesse meio

---

<sup>127</sup> A autora analisa que “Mesmo entre empreendedores de empresas startup, que representam uma dimensão bastante elitizada do empreendedorismo no Brasil, a ideia de que eles têm que ser “lutadores” é o elemento que solidifica a confiança de investidores, funcionários e parceiros de negócio na potencialidade do negócio.” (2018, p. 170). Assim, pode-se perceber que é um ideário que atravessa diversas camadas sociais e que sustenta as atitudes de pessoas que desejam abrir empresas, ter seu próprio comércio ou marca.

tempo eu tenho alguns empreendimentos... Aquela coisa do microempreendedor, né? (LUCIANO; março de 2021)

Importante destacar que sua narrativa concilia a saída do emprego para o qual tinha formação e a chegada aos aplicativos como uma oportunidade de conduzir o próprio negócio. Mas não era dirigir por aplicativos que Luciano considerou seu negócio próprio. Eram suas características – horários flexíveis e remuneração semanal ou diária – que o permitiam investir em um *outro* campo: sua grife de camisetas.

Eu tenho uma grife de camiseta, sempre paralelo com meu trabalho. Mas é aquele negócio: sempre faltou tempo para eu tocar. E aí eu vi a oportunidade de tocar meu negócio, de sintetizar isso mais pra mim mesmo e foi indo. Então na Uber, no aplicativo de transporte, eu vi a conciliação de uma coisa com a outra. Os primeiros dois anos foram muito bons, estratégicos. Eu fiz uma estratégia, né. O investimento na minha grife era uma coisa, a Uber era outra, então foi aí que deu a alavanca pra eu vir pro transporte de aplicativo. Aquela proposta de tu ter um trabalho paralelo que não te exija todo teu tempo. Claro que depois com a pandemia isso se reverteu, hoje te toma mais um tempo. Mas, foi aí no início onde eu vim trabalhar no transporte de aplicativo. (LUCIANO; março de 2021)

A vontade de ter seu próprio negócio e de ter tempo para, com calma, ir aprimorando, foram as características que chamaram atenção na atuação como motorista de aplicativo. A inspiração para o ramo da moda e da criação de vestuário vem de sua mãe, que é designer de moda: “Minha mãe é designer de moda. Fui criado no meio disso. Sempre vi a mãe. A mãe é uma pessoa que faz do pano de prato até o vestido de noiva! Profissional assim. Automaticamente, puxa.”, conta ele.



Figura 39: Luciano.

Fonte: print de videochamada realizada em março de 2021.

O processo de produção da grife de camisetas inclui o domínio da serigrafia, para as estampas. Luciano aprendeu essa dimensão por meio da internet: “Hoje eu sou um profissional da serigrafia, porque eu domino de ponta a ponta e nunca fiz um curso”, diz ele, elogiando as redes digitais como fontes de conhecimento e capacitação. Montando sua própria oficina de serigrafia em um espaço pequeno em sua própria casa, teve de distribuir seu tempo e calcular os rendimentos obtidos em cada uma das atividades.

*A vendagem de lucros que eu tinha da minha venda autoral de camisetas era voltada para investir naquilo. A grande sacada foi que eu percebi que com a renda da Uber eu poderia fazer um outro investimento. Se eu não misturasse as coisas. Tanto que no primeiro ano de Uber eu comprei um outro carro no qual eu subsidiei a lucro [alugou para outro motorista]. Junto a disso já vem a regra de trabalho. Eu tenho organizado minhas horas de trabalho, decidi que eu tenho que ter uma hora de intervalo... (LUCIANO; março de 2021)*

Ele atribui a organização de seus horários de trabalho a “doutrina de ter um negócio próprio” em paralelo a seu emprego, nas empresas de segurança privada. As “outras horas” eram a empresa que “tomava”, portanto, ele tinha que organizar o tempo restante para investir em seu negócio. Assim, trabalhando como motorista de aplicativo ele considera as sextas-feiras “praticamente” seu dia de folga, utilizado para a organização das finanças e manutenção do carro. “Não adianta tu trabalhar de

segunda a segunda porque ah, o desgaste, o cansaço faz com que tu sejas improdutivo”, de acordo com seu pensamento.

Dominando o repertório necessário para empreender e mencionando as experiências que não deram certo como “aprendizados”, Luciano pensa o trabalho nos aplicativos a partir da lógica de alguém que é dono de seu negócio. Quando leva a reflexão para esse campo, explicita de maneira contrastiva a diferença entre o conceito de empreendedor “na Uber” no seu negócio.

Quando eu comecei com minha grife a minha margem de lucro inicial era bem pequena porque a questão era buscar o cliente e depois... Consolidar a marca, fazer ela ser conhecida. Vou te citar um exemplo. As minhas camisetas eram um valor de 49,90 tá. Era um valor de custo. Eu tinha concorrentes do meu lado, que participavam dos mesmos eventos dos quais eu participava e vendiam em valores bem maiores. 20 ou 30% maiores que o meu entende. Sendo que eu tenho conhecimento dentro da busca de campo que a minha qualidade ainda era melhor. até esses mesmos profissionais questionavam, porque tu vendas tão barato?

Porque a minha ideia era fazer o produto chegar nos clientes mesmo eu tendo uma margem menor de lucro, para que eles usassem e vissem que era bom tanto que até depois que eu tive um aumento dos valores, nunca me foi questionado a questão do valor, entende? *Porque eu tenho esse poder de jogo e já dentro da Uber eu já não posso fazer nada para alterar a questão de captação.* O que eu posso é montar uma estratégia nos melhores horários para eu estar ali então acho que são essas. (LUCIANO; março de 2021 - **grifo meu**)

De acordo com ele, um empreendedor pode exercer estratégias de fidelização dos clientes e tem autonomia para definir o preço do produto ou serviço que oferece, dois elementos ausentes na Uber e outras companhias. Já que o passageiro é escolhido aleatoriamente e o preço é determinado pelo aplicativo, a narrativa de “ser empreendedor” não tem muita adesão com Luciano.

Em sua trajetória, ser motorista de aplicativo é um dos passos para se tornar um empreendedor, mas não é com essa atividade que esse desejo é realizado. Esse conhecido não é algo tácito, mas, sim, proveniente da experiência prática, adquirida nas vivências no mercado de trabalho:

Eu aprendi com o passar do tempo, que nós que vivemos tentando... O brasileiro. Porque o brasileiro, ele é assim, ele tem um valor mínimo e ele tenta se impulsionar com aquilo ali, e vai. (LUCIANO; março de 2021)

Dialogando com ele, fui percebendo que posição não era uma defesa irrefletida do “empreendedorismo”, mas antes, uma defesa da consciência do trabalhador e do valor de seu trabalho. A dignidade de trabalhar quase que exige uma compreensão crítica da

relação de trabalho, do salário. Ele não enxergava, assim como não enxerga hoje, esse entendimento por parte de seus colegas de profissão.

As pessoas acham que a carteira assinada é uma porta para uma outra dimensão e na verdade ela não é. Eu vejo assim, principalmente hoje que as condições que os nossos direitos trabalhistas foram impulsionados para baixo. Hoje se for olhar nesse parâmetro, na verdade tu tem mais a perder do que a ganhar. Vou te dar um exemplo: eu na área de segurança eu me aposentaria 65 anos, hoje eu me aposentaria, ou não... [Ter o próprio negócio] Não só pela questão de ganhar uma renda a mais, mas eu acredito por esse fator de talvez, pode ser um pouco pessoal de minha parte pelas empresas [ser funcionário] te dar pouca possibilidade de tu mostrar um leque do qual tu podes ser capaz. Eu acho que as pessoas no mercado de trabalho são um pouco robóticas né: tu ficas preso ali naquela função a qual tu exerces e segues aquilo ali, acho que é meio doutrinário o mercado de trabalho hoje. E eu sempre digo: existem os empreendedores e as cabeças pensantes. O cara que é cabeça pensante, enquanto ele trabalha, ele pensa. Eu acho que dentro do campo não se tem muita noção de qual era o peso do nosso empregador. Isso é uma coisa de se pensar: tu não sabes se o teu patrão ele é um cara classe média, se ele é um cara rico. Não ter uma noção do patrimônio que tu ajudas a manter. Isso aí me chocava. Aí que tá a cabeça pensante. Eles [colegas de trabalho] não conseguem compreender isso. Entende? Isso aí leva para questão da mão de obra de trabalho tá tão baixa [mal remunerada]. Porque tu não notas por quão pouco tu trabalha, entende? Se tu não sabes o quanto tu rende tu não vai compreender por quão pouco tu trabalha. Eu acredito que tem uma doutrinação na sociedade, não deixar a classe trabalhadora ser pensante é a linha que divide, entre empregado e patrão. Sabe aquele jogo de atira: o patrão quer te dar bem menos e tu quer ganhar bem mais, aí tu sempre acaba entendendo que o patrão é ruim. Ah, o patrão é ruim! A empresa não é boa! Acho que se cria isso. Não se pensa: não, o patrão não é ruim, ele tá preservando um patrimônio, mas eu tenho que estar atento. (LUCIANO – março de 2021)

Nesse caso, a compreensão da situação de trabalho é uma indignação com a relação salarial. O desejo de empreender está associado a “se libertar” do efeito da relação desigual do assalariamento e é uma tomada de consciência da sua condição no mundo do trabalho e de seu valor. A indignação dele se direciona à ausência do papel de “cabeça pensante” na figura de seus colegas de trabalho.

Há vários elementos da trajetória de Luciano que ensinam sobre o estudo de como os motoristas de aplicativos estão pensando o valor social de seu trabalho e projeto seu futuro. Essa trajetória é significativa por ser de um sujeito de uma geração que teve vínculo com o emprego assalariado, mas já precarizado e mal remunerado, e que se lança nas novas formas de emprego com outros objetivos. A trajetória é demonstrativa de um argumento geral, que é o de que os trabalhadores e trabalhadoras com os quais conversei, tem ferramentas, astúcias (CERTEAU, 1994) e conhecimento para se auto pensar no mundo do trabalho.

As palavras de Luciano mostram os arranjos contraditórios entre as vontades de empreender e o trabalho como motorista de aplicativo. Demonstra também, porque as narrativas de uma “sociologia da denúncia”, que afirmam categoricamente que os “motoristas de aplicativo não são empreendedores”, não têm uma adesão imediata ou irrefletida para junto dessa categoria profissional, apesar de aparecem nas suas reivindicações políticas as más condições de trabalho.

Neste capítulo apresentei os e as motoristas como sujeitos dotados de projetos, agência e critérios relacionados a sua vida. A relação com o trabalho foi vista ao longo do tempo, na consolidação dos projetos, nas “entradas” e nas “saídas”, dando destaque para as imaginações de futuro e o significado do dinheiro nas novas relações de trabalho acarretada pelas empresas-plataforma e a precarização do emprego.

Até aqui apresentei a etnografia em torno da resposta para o questionamento de “quem são” essas pessoas que trabalham com aplicativos. O capítulo seguinte discutirá essa categoria profissional no cotidiano, aprofundando a relação entre trabalho, cidade, tempo e dinheiro.

## CAPÍTULO 4: Espaços, carros, metas e o valor do “popular”



Neste capítulo, mostro como as espacialidades e temporalidades das cidades são articuladas pelos aplicativos e pelos trabalhadores em suas rotinas de trabalho. Penso que um estudo desse entrelaçamento entre tempos e espaços tematiza o trabalho e a cidade. Em um primeiro momento, vou avaliar as relações estabelecidas pelos motoristas com os territórios urbanos, seu mapeamento moral e o aprendizado das dinâmicas temporais da cidade a partir da prática de trabalho e das especificidades dos aplicativos. No ponto seguinte, discuto os carros como elemento central, instrumento de trabalho, objeto afetivo e biográfico. O desgaste e desvalorização dos veículos se somam ao desgaste dos corpos que os pilotam. Em seguida, abordo as “metas” dos motoristas, sua relação com o dinheiro e suas estratégias que combinam uma administração do tempo, do posicionamento na cidade e as formas de organização dos aplicativos e as culturas da auditoria (STRATHERN, 2000).

O eixo final do capítulo aborda o processo de “popularização” dos aplicativos. Se tornar “popular” significa ter um uso recorrente pela população como uma forma de se deslocar na cidade e, ao mesmo tempo, sua acessibilidade para diferentes camadas sociais, com diferentes níveis de renda. A reflexão sobre popularização e suas diferentes valorações por parte dos motoristas abre caminho para a discussão etnográfica dos entendimentos êmicos do conceito de classe social.

O tema da cidade é intrinsecamente tramado com o do dinheiro, como dizia Georg Simmel (1998), “a economia do dinheiro domina a metrópole”. Nesta tese, o dinheiro aparece tanto nas pequenas economias, nas táticas e estratégias dos sujeitos, quanto nas múltiplas formas de precificação dos deslocamentos urbanos. Está em jogo a prática do “*saber onde trabalhar*”, conhecimento que envolve conhecer as diversas variáveis que transformam as paisagens urbanas em ambientes trabalhados.

## 4.1 Espaços

### O MAPA

**Mario Quintana**

*Olho o mapa da cidade  
Como quem examinasse  
A anatomia de um corpo...*

*(E nem que fosse o meu corpo!)*

*Sinto uma dor infinita  
Das ruas de Porto Alegre  
Onde jamais passarei...*

*Há tanta esquina esquisita  
Tanta nuance de paredes,  
Há tanta moça bonita  
Nas ruas que não andei  
(E há uma rua encantada  
Que nem em sonhos sonhei...)*

*Quando eu for, um dia desses,  
Poeira ou folhada levada  
No vento da madrugada,  
Serei um pouco do nada  
Invisível, delicioso*

*Que faz com que o teu ar  
Pareça mais um olhar,  
Suave mistério amoroso,  
Cidade de meu andar  
(Deste já tão longo andar)*

*E talvez de meu repouso...*

Não há como discutir a rotina e o cotidiano dos motoristas de aplicativos sem pensar na cidade e em suas espacialidade e territorialidade. Dirigir desvela um modo de observar e praticar a cidade (THRIFT, 2004). Tornar-se motorista de aplicativo implica em um redescobrimto da cidade, uma nova surpresa com aqueles territórios que antes se pensavam conhecidos. Mesmo que se tenha vivido na cidade desde a infância, o ato de “estranhar o familiar” (VELHO, 2013) é inevitável. Gabriela, que trabalha durante o dia em um banco e a noite dirigindo pela Uber, descreve esse

fenômeno quase como uma vida dupla, tamanho o impacto do encontro com a “realidade” da cidade:

Eu virei um outro ser humano por completo, depois que eu comecei a trabalhar no aplicativo. Tem coisas que eu gostaria de ‘desver’, têm percepções da vida, das pessoas, da comunidade que eu não queria nem ter! Eu queria ter continuado que nem eu vejo meus colegas no banco. Eu vivo duas realidades, ‘giro uma chave’ todo dia de manhã quando eu entro no banco, sou uma outra pessoa. Convivo em um meio que as pessoas são totalmente alienadas em relação a vida no geral, elas não têm nem ideia do que acontece, do que é a vida, de noite, do que é a realidade do mundo. (GABRIELA – abril de 2021)

Esse profundo mergulho na cidade reflete a necessidade de conhecê-la, praticá-la, quase à exaustão. Ter conhecimento sobre a cidade significa a segurança do motorista. Os modos de entendimento dos territórios das cidades são plurais. Nos itens seguintes discutirei as múltiplas qualidades dos espaços conhecidos e praticados pelos motoristas em seu cotidiano. Os espaços, tempos e deslocamentos na cidade são coproduções entre os aplicativos digitais, os motoristas, passageiros, fluxos, ritmos e zonas morais.

#### 4.1.1 Espaços e discursos em disputa: o trânsito

*El calor de agosto se sumaba a ese tiempo a ras de neumáticos para que la inmovilidad fuese cada vez más enervante. Todo era olor a gasolina, gritos destemplados de los jovencitos del Simca, brillo del sol rebotando en los cristales y en los bordes cromados, y para colmo la sensación contradictoria del encierro en plena selva de máquinas pensadas para correr.*

(CORTÁZAR, 1995, p. 10)

A primeira transformação na relação dos espaços ocorre com o encontro dos motoristas com um fenômeno característico das metrópoles contemporâneas: o trânsito. Ao contrário de um motorista que faz pequenos trajetos, da casa ao trabalho, ao supermercado, ou um passeio de final de semana, os motoristas profissionais passam em média de oito a dez horas no volante, às vezes até mais. O trânsito, como fenômeno recorrente, exacerba os sentidos e o corpo físico: as buzinas e sons de motores, o “arranca e para” dos engarrafamentos, a tensão do horário do *rush* e os perigos da noite. Os olhos vão do caminho à frente para os retrovisores, o celular

apitando a próxima corrida ou indicando o GPS e avaliando os passageiros que entram e saem.

O trânsito é um fenômeno regido pela sociabilidade conflitiva (SIMMEL, 1983) e nele os embates são multifacetados. Se atentarmos para uma sociologia das reportagens de jornais<sup>128</sup> ou mesmo pode ser que quem lê se recorde de algum relato ou tenha vivido alguma discussão, agressividade ou elevação do tom de voz motivada pelo trânsito. A desigualdade de forças está presente nesses conflitos: os gigantes ônibus *versus* as frágeis bicicletas, “os camionetões” *versus* os pedestres. Essas demonstrações de poder via veículos e as atitudes violentas no trânsito é mais uma das marcas de uma sociedade hierarquizada, como demonstra Roberto DaMatta (2010).

Paulo, que atua desde 2004 como instrutor de trânsito e que trabalha em um Centro de Formação de Condutores (CFC) em Porto Alegre, me contou que lida diariamente com uma contradição embutida na sua profissão: ensinar a “consciência sobre rodas”<sup>129</sup> frente a um trânsito “real” ou, em suas palavras, que opera no “modo gandaia”.

Nós, enquanto educadores de trânsito, enquanto profissionais, passamos a nos dar conta que é quase que vender um peixe, digamos... estragado. Tu sabes que o trânsito é uma zona, aspas. Mas tu tens que lidar de uma forma que tem como mudar e de fato tem. E é tão simples, a gente discute em todas as aulas e hoje massifica: Gente, é respeito, é educação, é gentileza. É só isso. “Ah mas ninguém respeita, porque ninguém não sei o que...” Esse é o problema, porque esse “ninguém” não existe, esse “ninguém” somos nós.” (...) Fica complicado sim. Tu trabalhar, tu saber que tu vais ter que formar pessoas para dirigir o mais politicamente correto possível de forma que primem pela segurança, tanto de si quanto dos outros. Sabendo, na realidade, hoje nós temos uma má educação generalizada. (PAULO – março de 2019)

As pessoas com as quais dialoguei durante a pesquisa vivem e protagonizam essa realidade em seu dia a dia.

Tu ficas mais estressada se tu diriges todos os dias muitas horas. Tu te estressas com o trânsito. Tu ficas: “sai do meio! Ah, pelo amor de deus!” Então tu corres o risco de falar isso quando tá um passageiro dentro do carro, tem que te segurar também, para não deixar sair o teu stress. Porque cansa

<sup>128</sup> Como José de Souza Martins faz com os linchamentos (2015), para discutir a questão da violência no Brasil.

<sup>129</sup> Título do manual didático entregue aos alunos do curso de formação para obtenção da carteira de habilitação.

o stress. Ficar cinco horas<sup>130</sup> no trânsito todo santo dia. (ANA – setembro de 2019)

Já para Silvio, os atributos de uma “vida nervosa” (DUARTE, 1986), ganham tessituras de uma experiência sensorial. O trânsito de *todo santo dia* torna a buzina *insuportável*:

É estressante, muito estressante. Acho insuportável o negócio de buzinar. Tu vais largar um passageiro, tu ligas o pisca alerta, é uma rua que não tem onde parar, tá? Para dar um exemplo em Porto Alegre, Praia de Belas ali tem o ministério do trabalho. Tem uma passageira que mora aqui na outra rua, seguido eu a levo. Tem como estacionar na frente. Então tu tens que parar na frente do portão, ligar o pisca alerta antes já pra ela descer e, todo o negócio. Cara, tu ligaste pisca alerta pra descer passageiro e vem um cara buzinar atrás... Normalmente ou é taxista ou é motorista de ônibus. Ou algum recalcado que queria ser Uber e não pode ser porque não tem carro pra trabalhar! E buzina por qualquer coisinha sabe. Essa rua aqui [casa de seu pai em Canoas, onde ocorreu a entrevista], é mão única, estaciona dos dois lados. As vezes dou o pisca pra entrar, dobrar a esquerda, tem que esperar. E o cara começa a sentar a mão na buzina cara. Eu desço do carro...eu sempre faço isso! Sempre, sempre. É perigoso cara, porque o cara pode estar armado, eu sei disso. Eu desço do carro, vou lá: ô meu amigo, eu moro ali, eu posso entrar na minha casa, o senhor me deixa entrar na minha casa ou não posso? Normalmente eles ficam... Eles botam o rabinho no meio das pernas e... Eles não... eles não adivinham, não percebem, que eu vou ter uma atitude dessas, né? mas é uma atitude perigosa. E se o cara tá armado? (SILVIO – agosto de 2019)

Os conflitos entre categorias de trabalho, tais como taxistas e motoristas de aplicativo, muitas vezes podem descambar para manifestações mais violentas, no qual o uso da força se não é efetivado participa de uma “temporalidade ameaçadora e iminente” (ABREU, 2013)

Teve uma época que eu trabalhava no Grand Siena do meu pai. Uma vez eu cheguei em casa com... eu não sei quem foi que fez, eu não vi, eu cheguei em casa e tinha café, naquela época era comum os taxistas jogar café. Café! No capô. Eu cheguei em casa e tinha café no capô do carro. Mas eu não vi jogar. Porque se eu vejo, aí ia dar merda! Dá merda mesmo! Eles faziam isso seguido, principalmente perto da rodoviária. Rodoviária teve uma pega grande, porque deu uma pega entre dois e os taxistas pegaram o Uber. Aí o Uber juntou uma turma e voltaram mais tarde, e jogaram de cima do viaduto, estavam jogando ovo de cima do viaduto, em cima dos taxistas. Assim ó, uma zona. (SILVIO – agosto de 2019)

---

<sup>130</sup> Como se trata de uma motorista por tempo parcial, cinco horas. No caso dos motoristas em tempo integral esse número aumenta.

Se esses relatos deixam claro a possibilidade de conflitos do trânsito resultarem em violência de diferentes ordens, há um outro campo em que a sociabilidade conflitiva atua: o discurso. Como o trânsito é um “problema urbano”, as categorias profissionais localizam e mobilizam críticas e justificações cotidianas (BOLTANSKI & THÉVENOT, 1999), argumentando sobre *quem são os culpados*. Foi o que percebi no diálogo com Valter, presidente de um sindicato de taxistas.

O que que é aplicativo? Ele está atingindo o ônibus, a lotação e o táxi. (...) Como é que tu podes, ter dois filhos: Um tu dá roupa, tu dá alimento tu dá estudo, e o outro tu não dá roupa, alimento ou estudo. Não pode. Aí, tu terminas com um filho feio. Aquele feinho. Pô, mas ele está vivo... Ele precisa respirar, precisa se alimentar, precisa estudar, precisa evoluir, entendeu? Vou falar do táxi. Não vou falar de ônibus e de lotação eles tão muito pior do que nós porque eles têm que fazer um trajeto tendo ou não tendo usuário. E muitas vezes o trajeto deles é prejudicial economicamente, ao que eles fizeram. (...) O táxi, com esses aplicativos tudo que apareceram ele perdeu 70% da receita, ele é um sobrevivente, correto? E a prefeitura não está vendo isso aí. A prefeitura não cobra [dos aplicativos] fiscalização que deveria cobrar e o judiciário também diz que não é necessário, não cobra de carro, não cobra uma pintura decente, não cobra um curso de motorista ele não paga vistoria mecânica, não paga uma identificação para o usuário, ele não paga nada. *Ele simplesmente cadastra no aplicativo e vai trabalhar. Ele não tem nem condições de dirigir porque ele não conhece a cidade, tu vê os absurdos que eles fazem no trânsito que a gente, que é profissional, a gente vê os absurdos que acontecem no trânsito.* É até, gerando até um acidente, uma coisa, algo mais grave, mas tudo bem... é aplicativo. Se eu sair daqui e for até o centro cobra 8, 9 reais, 10 reais, não das 10 reais. Eles fazem o mesmo trajeto por 7. Porque? Porque eles não têm custo! Entendeu? Eles acham que tão ganhando dinheiro, mas eles não tão ganhando isso. No Brasil não existe essa história do povo – como tu é povo, eu sou povo – ganhar dinheiro. Não, isso é ilusório. Nós trabalhamos pra alguém. Eles trabalham para a Localiza [empresa de aluguel de carros]. Eles trabalham para as grandes empresas, 12, 13, 14 horas, para levar alguma coisinha pra casa. São de um pessoal desempregado cara, o desempregado, se levar 20 pila a mulher faz festa em casa. (VALTER – novembro de 2019)

Conflitos entre motoristas de aplicativo e taxistas eram mais comuns no período em que as plataformas estavam chegando nas cidades brasileiras. Durante a escrita desta tese, com os aplicativos mais “estabilizados” como forma de transporte, os conflitos entre as categorias atenuaram. Esse processo foi de disputa pelas espacialidades da cidade, mas, especialmente, pelos passageiros e por seu dinheiro. Hoje, já se pensa nos aplicativos como formas viáveis de deslocamento, mas os lugares específicos nas cidades, como existem para os táxis, são mais raros.

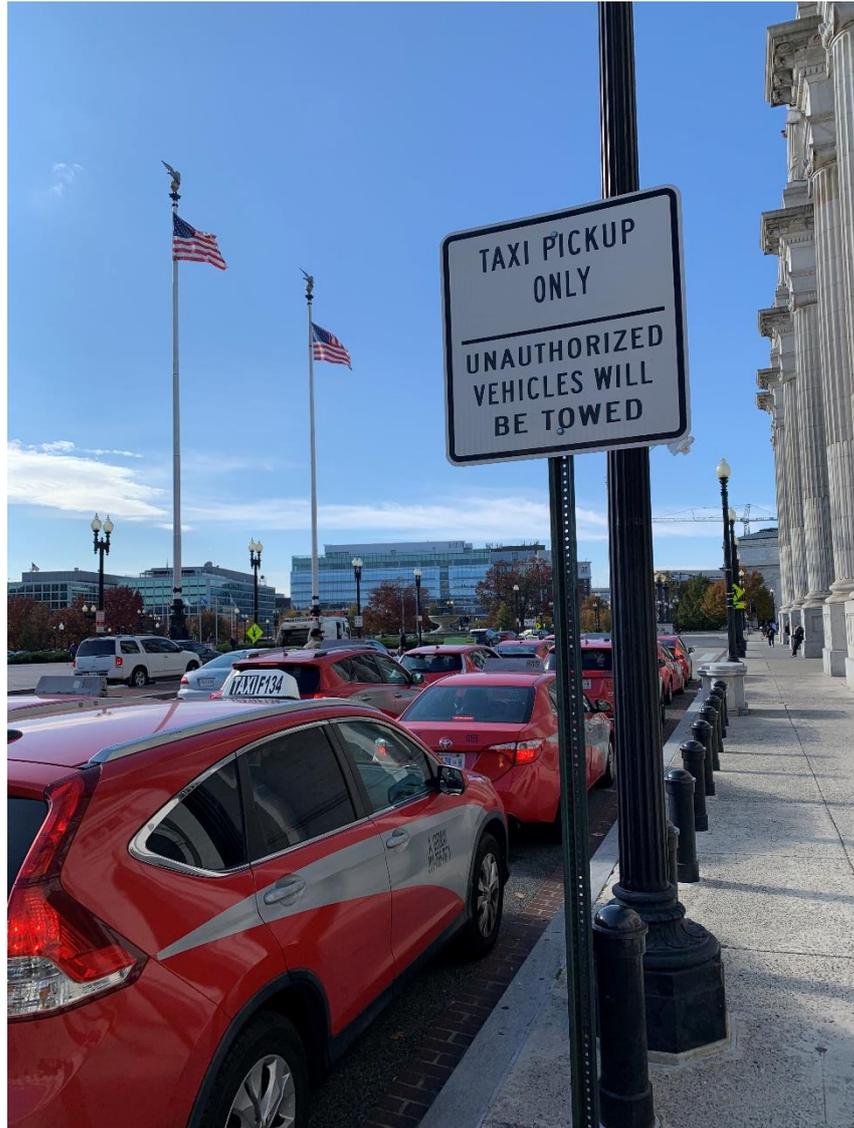


Figura 40: Demarcações visuais dos espaços disputados. Washington D.C.(EUA). Foto: Guillermo Gómez, outubro de 2021.

Os dilemas urbanos e as políticas de mobilidade enquanto campos de argumentação entre grupos de interesse e categorias profissionais estão em evidência nessas tramas entre economia e política. Na opinião de Valter, diferentemente do motorista de aplicativo, o taxista *conhece a cidade*, o que faz com que tenha uma abordagem diferenciada no trânsito, a ponto de minimizar acidentes. Para esse interlocutor, o motorista de aplicativo é construído simbolicamente como associado a figura do “desempregado”, em oposição ao “profissional”. O trânsito é ator em um sistema de acusações. Processos de disputa que conflagram, no cenário contemporâneo, um mercado povoado por diferentes “categorias” de trabalho profundamente articuladas.

É no trânsito, seja prática ou narrativamente, que se encontram motoristas de aplicativo, taxistas, passageiros, sindicalistas, líderes de associações de motoristas, cobradores e motoristas de ônibus, entre outros personagens que acompanho nesta pesquisa. Percebo assim, o trânsito como mote de sociabilidade conflitiva (SIMMEL, 1983), apreendido a partir da contraposição de narrativas e pontos de vista, que evidenciam uma cultura dinâmica.<sup>131</sup> A presença do motorista de aplicativo não é passiva no trânsito: os espaços da cidade são pensados e criados para se melhor poder trabalhar neles.

#### 4.1.2 Trabalhando os espaços

“A questão de quantas horas trabalhadas na rua, a questão é *rodar*”, me disse Luciano, quando perguntei de quais as estratégias para uma rotina de trabalho na cidade. A forma ideal para uma rotina “funcionar” é estar dirigindo continuamente, aceitando uma corrida após a outra. A prática almejada é deixar passageiros em um destino e “emendar” com outros entrando logo em seguida. Assim, se oportuniza não ficar parado ou, pior, gastando combustível para ir até o passageiro. Estar em deslocamento com o carro vazio não é um cenário agradável. É essa economia cotidiana que está sendo pensada em relação ao território da cidade. Onde ficar? Para onde ir? Quais locais se deve evitar? Não há uma resposta certa para essas questões e os trabalhadores/as desenvolvem criativas estratégias que produzem respostas singulares.

Cada motorista desenvolve seu estilo e suas maneiras de trabalhar. Sobre essas estratégias se trocam informações: alguém que é novo busca saber como e por onde começar, onde ir e não ir na cidade. Ao serem compartilhadas, as maneiras de trabalhar são julgadas por si e pelos outros. Em alguns casos recebi relatos de motoristas que não concordam com os modos de trabalhar de colegas. O combustível escolhido (gasolina ou gás natural), se o carro era alugado ou próprio, o turno, a quantidade de horas e os deslocamentos feitos para trabalhar eram alvo de opiniões, críticas e posicionamentos. O estabelecimento de astúcias individuais e coletivas também é uma forma de diferenciação. Sair da zona metropolitana para “o centro”,

---

<sup>131</sup> Sobre a violência como estruturante das relações sociais ver Rifiotis (2008).

por exemplo, é mais ou menos vantajoso? Esses modos de pensar o trabalho são objeto de reflexão, de competição e de elaboração coletiva.

Existe um trabalho dos motoristas em produzir “territórios trabalháveis”<sup>132</sup> (HOWARD, 2017), ou seja, de atribuição de princípios de sentido (AUGÉ, 2012) aos espaços da cidade. Esse processo ocorre diferentemente daquele conceito de “pedaço” (MAGNANI, 2003), que significa criar um espaço de relações de familiaridade que não é o espaço da casa nem de completa exterioridade da rua, oposições bem definidas por Roberto DaMatta (1997). No caso dos motoristas profissionais, a cidade é percorrida em muito maior escala que um deslocamento “familiar” ou cotidiano. É apreendida de forma singular e em razão de uma experiência de trabalho que não é de mero deslocamento. O deslocamento é o trabalho. Produzir e entender um território “bom de trabalhar” se dá por uma combinação de fatores e esforços.

A informação é preciosa<sup>133</sup> para a decisão, diária, de onde se posicionar na cidade. Um grande evento que se realiza no dia significa um grande fluxo de pessoas, potenciais passageiros e preços mais altos, devido à alta procura. Quando o time de beisebol *Atlanta Braves* jogava as finais das grandes ligas<sup>134</sup>, a região onde fica o estádio, geralmente tranquila, estava abarrotada de pessoas. Na saída do jogo, os motoristas já faziam fila e até tentavam negociar os valores por fora do aplicativo. Calculavam os valores das distâncias pretendidas pelos passageiros a partir dos aplicativos e ofereciam um desconto na “boca a boca” para aqueles passageiros que se dispunham a embarcar no carro e na negociação.

Os anúncios luminosos nos para-brisas dos carros integram a imagética dessa disputa, algo que meu interlocutor Guy chamou de “*the hustle*”<sup>135</sup>, que no inglês norte-americano significa tanto um movimento frenético (*busy*) como a ação persuasiva de

---

<sup>132</sup> A noção de “território trabalhável” vem do conceito de “working the ground”, da antropóloga Penny Howard, em sua obra *Environment, capitalism and labour* (2017) na qual aborda uma densa etnografia entre pescadores escoceses, vinculados ao mercado internacional de exportação do camarão. O estudo, centrado na relação entre trabalhadores e meio ambiente explicita que o oceano não é uma natureza produtiva “em si”. A paisagem é construída a partir do trabalho, por meio de processos sociais coletivos e conversacionais. A pesquisadora interpreta as maneiras pelas quais emergem, mudam e desaparecem lugares particulares e significativos no mar. Os pescadores, mediante técnicas corporais e tecnológicas, dão nomes, rememoram, disputam, temem e desejam locais na vastidão do mar, sem nenhum referencial terrestre ou visível.

<sup>133</sup> No capítulo 5 discuto os “grupos competitivos”, das quais a crítica da falta de compartilhamento das estratégias de trabalho é um dos pontos.

<sup>134</sup> As *playoffs* da Major League of Baseball (MLB).

<sup>135</sup> “Diferentemente da cidade, se você for para lugares como o aeroporto, você vai poder ver o “*hustle*”, me contava ele.

“correr atrás da moeda”. Mesmo assim, a maioria do público que esperava nas zonas específicas após o jogo, optava pela chamada convencional e se submetia as taxas aumentadas, devida à situação. Em situações como essas, de alto fluxo de passageiros, se aplicam os princípios das taxas dinâmicas.



Figura 41: Para-brisas disponíveis.  
Fonte: Guillermo. Atlanta, outubro de 2021.

#### 4.1.3 Dinâmica, termo êmico

Eu geralmente vou para a praia, trabalhar na virada do ano. Sou separado e meus filhos são grandes, passam com as namoradas. São bons os valores, só dinâmica né, certa vez consegui fazer 1500 pila por lá. Certa vez me entra uma senhora no carro e dois rapazes. Ela já gritando: “que eu vou reclamar pra Uber, que essa corrida eu pago 6 reais normalmente e agora tô pagando 28”, que era um absurdo. Eu tive que responder pra ela. A festa da senhora tava boa?

Estava, porque?

Pois eu estou trabalhando na virada do ano. Você acha que eu estaria trabalhando, na virada de ano novo, por 6 reais? (Relato de um motorista – novembro de 2022)

As taxas dinâmicas são multiplicadoras de preço das corridas, que são ativados em determinadas regiões da cidade, de acordo com a maior procura pelo serviço de transporte. Se há muitos passageiros chamando e poucos motoristas disponíveis, o preço aumenta. Foi em uma das conversas com motoristas que se reúnem no largo Zumbi dos Palmares, que percebi o quanto havia de coprodução dessas situações de

mercado. Os conhecimentos sobre as rotinas da cidade, fazem com que os trabalhadores saibam quando se demandará seus serviços (horários de pico, saídas do trabalho/escola, etc.) e assim se beneficiarem das taxas dinâmicas.

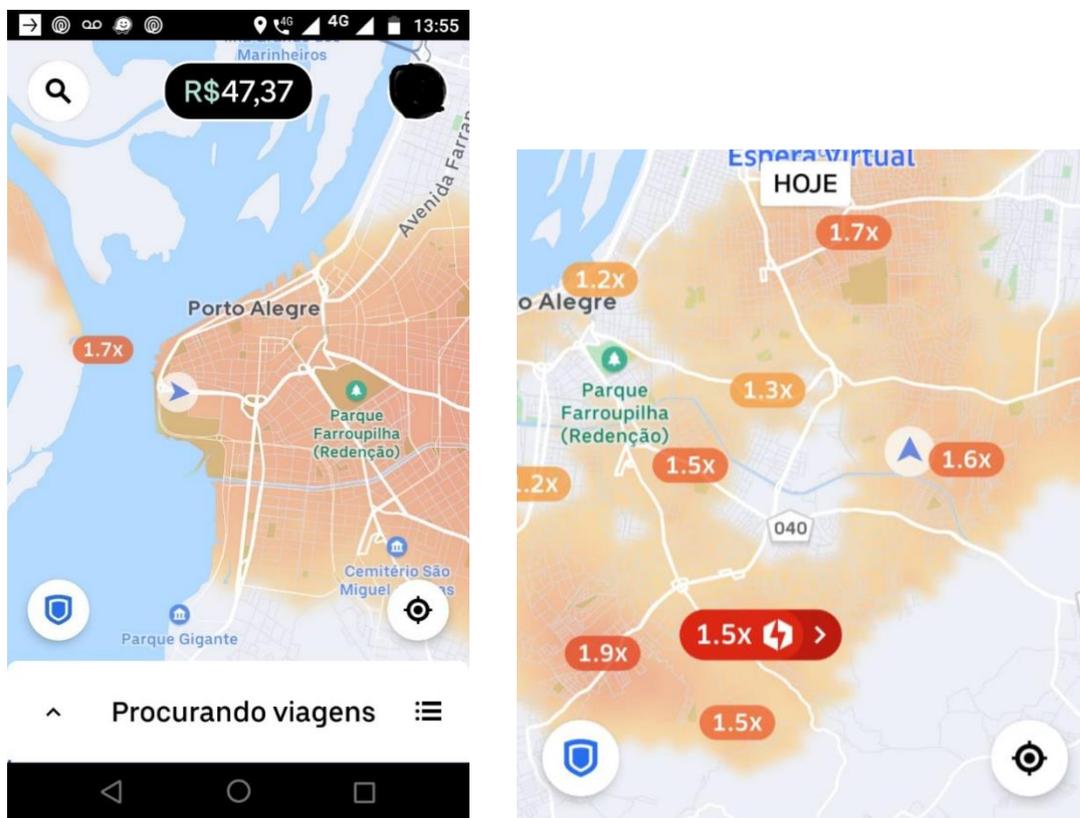


Figura 42: Area de tarifa dinâmica (esq.), detalhe com os multiplicadores de preços pelas corridas (dir.)  
Fonte: Prints da tela do aplicativo.

As imagens mostram como funciona a cartografia que os aplicativos fazem das zonas da cidade. As áreas em vermelho são as regiões onde as tarifas pela corrida estão mais altas. Os multiplicadores (1,5x) indicam o quanto o preço base está elevado. Essa é mais uma das variáveis no processo de gestão, diária, da rotina de trabalho, que leva em consideração quanto se ganha, onde e em quanto tempo. Disso, surgem múltiplas estratégias, opiniões, astúcias (CERTEAU, 1994) e maneiras de trabalhar.

A escolha de onde e como se posicionar e de quais horários trabalhar, diz respeito a como o mercado do transporte em Porto Alegre se articula. Como ensina Callon (2013b), a partir do conceito de *agencement marchand*, é possível compreender a trama entre as relações sociais e as relações de mercado como não

pertencentes a esferas distintas (ZELIZER, 2009). Um dos aspectos mercadológicos que fica evidente nos processos de tomada de decisão dos motoristas, enquanto sujeitos desse mercado, fica evidente nos mapas das dinâmicas. Ana relatou o processo de como foi aprendendo a lidar com elas:

Deixa-me te falar uma coisita, esse negócio do mapa das dinâmicas. As dinâmicas é uma crítica bem grande. Porque, por exemplo, a dinâmica começa, não leva 2 minutos que tu olhaste a dinâmica acabou! Ô desgraça! Às vezes tu tá te deslocando ainda para aquela área e a dinâmica já acabou. Então é uma coisa que não vale a pena né. Muitos motoristas vão! Mas outros, que são espertos, como eu, não vão. Porque a gente já percebeu que não vale a pena se deslocar para as dinâmicas. O que vale a pena é a gente se *posicionar* nas regiões em que *costumeiramente* ocorre dinâmica.”

“Outra questão: Nos dias festivos, dias comemorativos, dias em que caiu o pagamento, dia que vai ter uma festa ou um grande evento em determinado local... São os dias em que ocorrem as dinâmicas naquelas regiões. Então a gente sempre fica de olho nessas coisas também. (ANA, 2021 áudio via Whatsapp, grifos meus)

Os grandes eventos são chamarizes de motoristas, porque significam maiores rendimentos. O comportamento de “*enxergar onde é que está tendo*”, conforme me informou Jairo, depende das geolocalizações criadas pelos aplicativos. Na ausência deles, são necessárias táticas que tem como objetivo compreender como ganhar dinheiro na maioria dos dias “normais”. Essas táticas cotidianas (CERTEU, 1994) demandam um estudo dos espaços e tempos da urbe, conforme me relatou Onice:

Coisas que a gente aprende na prática. Tem horários que tu consegues faturar mais, Uber te dá muita liberdade, tu podes sair o horário que tu quiseres, fazer o horário que tu quiseres e o valor que tu queres receber, né? Eu costume sair e vir para Porto Alegre. Eu moro em Viamão, quase sempre pego corridas e venho para Porto Alegre. É muito raro ficar trabalhando... Eu moro em Viamão, Autódromo Tarumã, próximo da vila Elza, Alvorada. Teoricamente o passageiro que eu pego vem no sentido Alvorada. Ou eu pego direto rodoviária, aeroporto, mas depende o horário que eu saio, assim. Mas é a minha primeira corrida geralmente é uma corrida longa, a pessoa vem para Porto Alegre. Independente do aplicativo que eu fizer.<sup>136</sup> É o caminho das pessoas, sabe? E aí eu fico trabalhando mais aqui em Porto Alegre assim, até faço. Aí a gente faz assim, vai para Canoas, volta. Vai para Gravataí volta. Mas se eu caio em Viamão durante o dia, por exemplo, eu coloco destinado para Porto Alegre. Eu não fico trabalhando lá em Viamão. Pra não pegar Alvorada... (ONICE – outubro de 2019)

Conhecer “o caminho das pessoas” faz parte do estudo que os motoristas fazem da cidade.

<sup>136</sup> Onice trabalha com mais de um aplicativo, tais como Uber e 99Pop.

Aí você vai vendo: ah, eu vou lá pro Montserrat vou pegar uma corrida... vai passar a manhã inteira parado. Vai passar parado. vou pra Carlos Gomes, vou ficar parado. Se aproxima do meio dia, onze horas, onze e meia, até umas duas, o pessoal está indo almoça. Aí você transfere o pessoal que almoça no horário, o pessoal que almoça mais tarde. Nos bairros mais elitizados quem não dirige, até porque beberam talvez e ai não querem dirigir ainda, e aí você vai enxergando ali vai te tonificando, aonde os locais que tu vai, enfim, tu busca, pra conseguir trabalhar. Então ali você busca mais. Mais subsídio e aí, ali, como aquilo ali vem assim ó, onde é que eu vou fazer. Outra coisa, com isso aqui [aplicativo], a distância, quando você passa e vê o tempo, então eu penso assim: ah, tenho uma viagem pra fazer de 27 minutos, de 45 minutos, é interessante se eu tenho uma meta? Não. É interessante o que? A corrida de 3 minutos, 5 minutos, que eu faço, uma, duas, três, quatro, cinco. (JAIRO – novembro de 2019)

Outro exemplo desses cálculos e decisões vem de Silvio, quando compara seu território “nativo”, Canoas<sup>137</sup>, com Porto Alegre:

Na realidade eu comecei a trabalhar em Porto Alegre, foi um erro que eu fiz. Eu fazia Porto Alegre, Alvorada... erro. Achava que Canoas não dava, não sustentava. O cara vai na tentativa e erro né? Eu saía de Canoas direto pela André Nichele. Fechava a casa em Guaíba deixava o pessoal alimentado lá e vinha dormir aqui no meu pai [Canoas] e saía por aqui de manhã e ia para Porto Alegre direto, em vez de ficar aqui em Canoas... Porto Alegre tem corrida o dia todo, isso é verdade! Canoas é só em alguns horários, entendeu? Mas, não vale a pena. O desgaste, assim. E não, os lugares por mais que tu conheças Porto Alegre tu não sabes onde tem as bocas brabas. Onde tem o perigo, né? Aqui, Canoas, conheço todos os cantos. Posso trabalhar até onze e meia, meia noite até o fundo da Matias até o fundo Rio Branco. Rio Branco tem uma parte que lá que tocou, dependendo, não vou. Principalmente quando tu vais buscar o passageiro. Agora no momento que tu pegas o passageiro e tu vê o destino, puta merda, e agora? Já peguei cada bronca rapaz... nunca fui assaltado graças a Deus. Única coisa que fizeram foi duas ou três vezes não pagaram a corrida. (SILVIO – agosto de 2019)

Esses processos de deslocamento são comuns, o motorista Jackson se deslocava diariamente de Douglasville<sup>138</sup>, para a Atlanta. A ideia é justamente aplicar o princípio de Luciano: “não parar”. Seguir em movimento, sempre com passageiros o máximo do tempo possível.

Nos relatos de Onice e Silvio, começam a aparecer algumas distinções. Se existem lugares bons para se trabalhar, lugares almeçados e procurados, também existe o outro lado da moeda: aqueles territórios urbanos que devem ser evitados.

*São lugares bem difíceis de trabalhar*, por vários motivos. A população tem um outro jeito de ver o aplicativo. Tu levas nota baixa na maioria das vezes nesses lugares. O carro é o mesmo, eu costumo manter meu carro sempre

<sup>137</sup> Cidade da zona metropolitana de Porto Alegre.

<sup>138</sup> Cidade da zona metropolitana de Atlanta.

limpo, organizado. Em relação ao passageiro sempre sou uma pessoa solícita, sabe? Mesmo estando de mal humor, não é meu dia hoje... vou dar bom dia, boa tarde, perguntar sobre o ar, som do rádio se quer ou não... Mas normalmente eu troco ideia com os passageiros, é muito muito raro entrar um passageiro no meu carro e eu não trocar uma ideia.

Isso é um senso comum de motoristas assim. Não sei exatamente te dizer o que que acontece, mas tu trabalhar um dia tu vai baixar tua nota nesses lugares. Tu vais ter mais problema com a limpeza do carro, porque vai subir criança, eles vão tentar colocar pessoas extra dentro do carro sabe? Isso, é... É cultura eu acho sabe. Assim, aqui para Porto Alegre a gente não tem esse tipo de... problemas.. é... bem raro. Na maioria das vezes é uma pessoa só, ela vai pro trabalho, vai pra escola, vai pra faculdade, vai pra rodoviária, pro aeroporto, vai pro shopping, mas é bem... tu carregas menos pessoas no teu carro. Pra Porto Alegre, né. E quando tu tá nesses lugares a tendência é de tu encher o carro

Os territórios difíceis passam a ser delinear pelo público destinado, por esse “outro jeito” pela qual a população de determinados locais se relaciona com o aplicativo de transporte. Para além disso, os principais critérios para definir aqueles espaços que “ninguém quer pegar”, são o perigo, o risco da violência urbana e o imaginário do medo.<sup>139</sup>

#### 4.1.4 Espaços perigosos

Como afirma a antropóloga Teresa Caldeira (2011), falar da violência organiza o mundo. E é isso que fazem os/as motoristas, quando se referem aos espaços da cidade que preferem evitar. Esse discurso organiza as práticas de trabalho e articula categoriza valorativamente espaços “bons e ruins” de se trabalharem. A fala do crime “é contagiante”<sup>140</sup> e implica o desenvolvimento de uma série de “práticas cotidianas de lidar com a violência” (CALDEIRA, 2011, p. 28). O medo acompanha a história das cidades (DELUMEAU, 1989; LE-GOFF, 1988) e dos mapas simbólicos que as pessoas fazem delas, como bem indica o conceito de “zona moral” (PARK, 1973). Na ótica dos trabalhadores e trabalhadoras que estão na rua, sujeitos a esse “domínio semidesconhecido e semicontrolado, povoado de personagens perigosos.” (DAMATTA, 1997, p. 95) e ao “medo imprevisível, próprio às relações entre os homens” (KESSLER, 2014) a segurança é uma “obsessão” (LE-GOFF, 1998, p. 72).

<sup>139</sup> Quando faço referência ao imaginário do medo remeto a um trajeto de reflexões da história da cultura e da etnografia que se debruçaram sobre o fenômeno do medo urbano: Delumeau (1989), Le-Goff (1998) e Rocha & Eckert (2013b) são alguns dos exemplos.

<sup>140</sup> A fala do crime inclui “todos os tipos de conversas, comentários, narrativas, piadas, debates e brincadeiras que têm o crime e o medo como tema” (CALDEIRA, 2011, p. 27).

As narrativas do medo tentam dar coesão às espacialidades percorridas e localizar, no espaço e no tempo, os “personagens perigosos” (DAMATTA, *op cit*). Esses sujeitos tomam ações visando a evitar ou monitorar os espaços de risco. Trocando informações via grupos de WhatsApp, informam às suas redes e coletivos de motoristas que estão adentrando nessas “zonas”. O processo de consolidação da categoria dos motoristas de aplicativo coincide com quase um ritual de tolerância e convivência com a violência urbana e os “sentimentos de insegurança” (LOW, 2003, p.6), conforme me contou Gabriela:

A gente caiu muito verde. Se tu pegares uma pessoa que não tá exposta ao risco como a gente tá e aí ela é assaltada por exemplo, o cara bota uma arma na cara dela, talvez ela tenha que fazer terapia o resto da vida, ela não consegue superar aquilo, é um trauma gigantesco. Não é uma realidade dela ter uma arma apontada para a cara dela ( ...) Para a gente que trabalha de noite, é uma rotina. Eu, por exemplo, tive lugares que fui descobrir que tinha tráfico, que tinha boca, assim: entrando e os caras me apontando uma arma, entendeu? Isso me aconteceu lá no início. Hoje é mais difícil porque a gente já conhece os lugares, justamente para não se embretar. Tenta conhecer o máximo. E os taxistas já tinham todo esse traquejo, eles têm todo esse conhecimento monstro. Quem mais se deu bem no app foi quem veio do táxi. quem já tinha um conhecimento da cidade, das pessoas, da malandragem, do tráfico, do crime. Isso aí a gente foi pegando sofrendo. (GABRIELA – abril de 2021)

O conhecimento sobre os perigos da cidade é apresentado como uma habilidade adquirida na experiência prática. A experiência, às vezes traumática, de convívio com os territórios perigosos serve como teste informal de proficiência e habilita a pessoa a lidar com as ocorrências futuras. O risco de perder a vida é a maior preocupação dos motoristas. Logo em seguida está o risco de ter o carro roubado.

Durante um diálogo comigo uma interlocutora, Helena, moradora de Viamão<sup>141</sup> deu um exemplo marcante desse tipo de situação. Sentada no sofá de casa, enquanto conversava comigo, abriu seu aplicativo e aceitou uma corrida, “para me mostrar” como decidia se ia aceitar ou não:

**Helena:** Olha, ela [passageira] mandou mensagem: “aguardando a corrida...”. Provavelmente ela tá desesperada porque ela está indo pra um bairro muito ruim, ninguém vai [nenhum motorista]. Ninguém.  
**Guillermo:** Por que isso?  
**Helena:** Porque é um bairro muito perigoso. (Diálogo com Helena - entrevista gravada, maio de 2019)

---

<sup>141</sup> Município da zona metropolitana de Porto Alegre.

“Nós temos áreas ruins em Atlanta, não pense que não!” me dizia a Brenda. Seu principal medo, como uma motorista que havia iniciado recentemente nesse ramo era “ficar presa” em umas dessas áreas que não considera seguras. Ficar presa em uma área significa continuar recebendo chamadas de corridas naquela área. Assim, quando por acaso era levada para regiões tais com a das proximidades do aeroporto de Atlanta, decidia desligar seu aplicativo e se direcionar para uma “região segura”. Preferia rodar sem receber do que transitar por regiões onde as narrativas sobre “carjackers”<sup>142</sup>, a atemorizavam. A preocupação com a vida e com o carro acompanham o cotidiano dos e das motoristas.

## 4.2 Carros

As pessoas com as quais conversei, ao falarem de suas vidas falavam, concomitantemente, com riqueza de detalhes, do carro que dirigiam. Os carros conduziam as narrativas: interessava contar como haviam comprado, qual era o modelo, se era econômico, quais os reparos, as oficinas, os acidentes. Em algumas ocasiões fui envolvido em discussões sobre embreagem, torque e as possibilidades do carro elétrico. Notei que os carros eram narrados a partir de sua “biografia cultural” (KOPYTOFF, 2021) sendo, ao mesmo tempo, mercadorias e bens singulares.<sup>143</sup>

Os entrelaçamentos simbólicos na materialidade dos automóveis são fundamentais para aqueles que utilizam do carro como uma ferramenta de trabalho. Henry Bernstein (2010) defende que para a etnografia ser sensível à economia política era importante, dentre outras questões chave,<sup>144</sup> perguntar “quem é dono do que”, em uma clara alusão a identificar aqueles que são donos dos meios de produzir e aqueles que não. No caso dos motoristas de aplicativo, essa pergunta gera um maior embaralhamento: a maioria é dona dos carros que utilizam para trabalhar – assim como os pescadores estudados por Howard (2017) são donos dos barcos – e isso não necessariamente os faz menos suscetíveis às condições precárias de trabalho. Ao

---

<sup>142</sup> Roubo de carro.

<sup>143</sup> Igor Kopytoff sugere o conceito de biografia para o entendimento dos processos de valorização das coisas nas sociedades complexas. De acordo com ele, a biografia oferece a passagem de tempo como forma valorativa e a história que as coisas vão ganhando e crescendo em importância. Está em jogo um valor que transcende o valor mercadoria ou monetário e se direciona para o intangível, a singularidade, aquilo que não pode receber preço.

<sup>144</sup> As quatro questões propostas pelo autor são: “Who owns what? Who does what? Who gets what? What do they do with it?” (BERNSTEIN, 2010, p.22). Traduzidas, respectivamente: Quem possui o quê? Quem faz o que? Quem recebe o quê? O que eles fazem com isso?”

mesmo tempo, a especificidade do carro como uma mercadoria singular, disponibiliza uma série de relações dele com o motorista que o dirige, que é fundamental para a compreensão de suas estratégias cotidianas.

#### 4.2.1 “To make money you have to spend money”<sup>145</sup>: a singularização dos veículos

“Meu carro é como meu cartão de visitas, já que as pessoas não costumam guardar cartões de visitas, decidi transformar meu carro em um.” O “cartão de visitas” de Ms. Lewis era realmente chamativo, o interior do carro uma verdadeira discoteca, estilo anos 1980, com direito a bola de luz. Lewis é natural de Detroit, enquanto o carro, dirigido pelas ruas de Atlanta, tinha o emplacamento no estado do Texas. “Estou sempre me movendo, por aí”, contou-me ela.



Figura 43: Ms. Lewis e o carro discoteca.  
Fonte: Guillermo Gómez, Outubro de 2021.

Outro interlocutor, Jackson, enfatizava que o constante de cuidado e singularização dos carros demandava dele um valor significativo: para fazer dinheiro, você tem que gastar dinheiro”. Durante a corrida, pediu que eu notasse como o carro estava limpo, como eu não encontraria nenhuma sujeira. “O cliente tem que estar

---

<sup>145</sup> Para fazer dinheiro, você precisa gastar dinheiro.

confortável, se sentir bem e ninguém se sente bem em um veículo sujo”, argumentava ele. Mas a limpeza é apenas um dos gastos demandados pelo carro. Existem vários, que são levados na “ponta do lápis” pelos motoristas na gestão da “economia doméstica” (MÜLLER, 2009).

#### 4.2.2 Pagando caro pelo carro

Boa parte das histórias que envolviam os carros diziam respeito as formas de pagamento. As economias para a troca de modelo, as proezas de encontrar um bom carro “seminovo” e os mirabolantes financiamentos. Calcular o custo do automóvel é um aspecto fundamental do trabalho do motorista. As empresas-plataforma exigem que os motoristas se encaixem em critérios que incluem o ano do carro (não se pode trabalhar com veículos muito antigos) e limpeza interna e externa.

A balança entre custos de manutenção do veículo próprio ou o pagamento do aluguel semanal, somado com o combustível e as taxas cobradas pelas plataformas são alvo de reflexão constante, como me explicou Luciano:

Eu tenho um carro 2015, é um seminovo. Ele já tem uma rodagem e me dá uma manutenção de custo. Muitos motoristas hoje tem o entendimento que o carro não pode dar manutenção. Na minha opinião, um profissional que trabalha com o veículo tem que saber dividir as coisas. Exemplo: o meu padrao tem um carro que é o mesmo ano que o meu. O meu carro tem 315 mil quilômetros rodados, o dele tem 21 mil. Porque o carro dele é um carro particular, ele comprou esse carro fazem 4 anos. Como ele não tem custo de manutenção nenhum nesse carro ele vai e troca por um novo. Já no meu caso, o carro é um instrumento de trabalho. Vou citar números: 38 mil reais, tem o ano de 2015, carro seminovo. Hoje esse meu carro se eu fosse seguir essa linha 0 do ano 2021 o mesmo carro ele sai o valor de 68 mil reais a vista. Se eu financio esse mesmo carro: 100 mil reais. É um investimento de 100 mil reais pra eu pode falar pra ti que vou ficar 3 anos sem ter nenhum tipo de manutenção, só que eu posso te dizer com clareza que ele não me dá um custo anual de 13 mil reais se eu dividir isso por 12... É a mesma coisa a galera que aluga carro, o aluguel hoje é 2000 reais. a galera diz assim, eu alugo carro porque eu não quero manutenção. O carro não te dá 2 mil reais de manutenção ao mês. A pessoa não percebe que na verdade o que ele faz ele paga 24 mil reais ao ano pra ter um carro alugado. (LUCIANO – março de 2021)

Os custos pensados não são somente de aquisição, mas em especial de manutenção do carro, como “instrumento de trabalho”. Percebendo um momento de crise econômica, Luciano advertia os colegas da necessidade de serem cautelosos com as aquisições:

Pra nós, mesmo motoristas de aplicativo hoje um carro popular 68 mil. A linha de crédito pra um veículo desses hoje é absurda, entende? Se o camarada tiver um pouquinho assim de raciocínio ele age com mais cautela, mais frieza. Eu digo pros meus colegas, vai tocando com o carrinho mais velho, vai empurrando-o devagarzinho e espera, que não é o momento. (LUCIANO – março de 2021)

Já para Julieta, que trabalha como motorista de aplicativo nos finais de semana e como faxineira durante a semana, o financiamento do carro foi uma conquista. Enquanto ela trabalha na faxina, seus filhos pequenos ficam em casa. Moisés, de treze anos, tem autismo e recebe cuidados da irmã, Ester, de dez anos.

Ela cuida pra eu trabalhar. Ela cuida muito bem dele, eu passo meio dia e meio em casa para pegar ela para levar ela no colégio, ele tá de banho tomado, já almoçou. Ela faz comida, faz tudo, é muito parceria, as vezes ela arruma a casa, ela dá uma ajeitada na casa. Às vezes eu chego tá pior do que quando eu saí. Daí eu dou uns gritos: “tá e aí vamos dar um jeito nisso, tu faz isso, tu faz aquilo!” Eu vou lavar louça, vou fazer uma coisa, aí ela arregala um olho, no outro dia tá tudo arrumadinho. Ai de vez em quando a gente dá: “e aí, te liga Ester, ajuda a mãe, aquela coisa toda, mas ela é muito parceria. 10 anos, pra fazer o que ela faz. (JULIETA – maio de 2019)

Ter o carro deu mais segurança para poder atender sua filha e filho pequenos, levar a filha à escola e estar disponível em caso de alguma emergência. Financiar um veículo mais atualizado – diferente do seu “Uninho 96<sup>146</sup> caindo aos pedaços” – também possibilitou implementar seu trabalho. Levar as filhas “da patroa” na escola e na patinação artística e “cobrar separado” um valor para além da faxina, mensalmente.

Comecei na casa de família, ali na minha patroa onde eu trabalho atualmente. Comecei só na função da casa e ele [patrão] programando eu fazer o transporte da guria. Na época eu tinha um Uninho velho e eu disse que não faria porque o meu carro não daria segurança. Poderia pifar a qualquer momento, poderia deixar todo mundo na mão, então achava errado eu pegar um compromisso que eu não iria conseguir até o fim. Eu preciso de um carro para fazer o transporte das crianças. Eu preciso de um carro, eu preciso de um carro. Aí o Robson [namorado de Julieta] disse pra mim: “tá e se tu venderes o teu e der de entrada?” Ah, mas não posso tirar no meu nome se, pelo fato de se eu tirar no meu nome, meu filho perde os direitos dele. Eu não posso ter nada no meu nome. Porque se eu posso ter um carro eu não preciso do INSS dele. Ele ofereceu para tirar no nome dele. Aí começou a procurar o carro. Eu passei em várias financeiras, nenhuma passou [aprovava o crédito]. Ele [Robson] disse: “não pode ser, eu tenho dois carros quitados no meu nome e uma moto quitada no meu nome.” Eu disse assim: “Deus, eu preciso tanto de um carro!” Eu tenho a necessidade de um carro, até mesmo pelo fato do Moisés eu preciso pra levar o Moisés no médico, correria do Moises. Ele faz... agora tá meio parado, mas ele faz fisio, ele faz fono, ele faz psicóloga, sabe? Todo tratamento dele para ele poder estar assim bem. Aí eu digo assim, precisava tanto de um carrinho. Vi

<sup>146</sup> Carro do modelo Uno da empresa italiana Fiat.

um Palio<sup>147</sup> no Facebook, aí peguei entrei e contato ele disse: ah meu palio é 2004, mas assim ó, eu acho que eu tenho um carro que pode te ajudar melhor. Que tu achas de um Fox, ano 2010. Quanto? Ah, 21mil e 900. Eu digo eu tenho 3 [mil] de entrada. Ele disse: ah, se tu me conseguires 3 e meio de entrada a gente faz o financiamento. Aí eu, tá então eu te consigo os 3 e meio. O vendedor falou com um rapaz lá em Sapucaia<sup>148</sup> que tem uma revenda de automóvel. Aí o cara disse assim: o Fox? Peraí que eu vou fazer, manda os dados dele aqui, tá feito. Ela pode vir buscar o Fox dela hoje. Aí mandei mensagem pro meu namorado, tá posso buscar meu Fox hoje. Mandou as fotos do carro tudo. Ai ele assim: “isso é falcatrua”. Eu disse: não é falcatrua, acho que não é. Cheguei na minha patroa, disse: “ô Sonia eu preciso que tu me dê 500 reais, para descontar de mim, para mim buscar o carro”. E ela: “tá, amanhã te dou o dinheiro”. No outro dia de manhã marquei que depois das cinco ia buscar o carro. Porque eu largava as cinco, aí eu digo assim: “ah Sônia... olha só, tenho que buscar o carro.” Ela disse: “não três horas tu vais lá buscar teu carro. Mas tu tens certeza? Eu tô com medo...” Eu disse: não vou dizer que tô com o dinheiro e vou com o Robson. Ela disse assim: “ah Julieta, tu me deixas em contato, eu tô morrendo de medo. Vai que é um golpe e eles te matem.” 3500 reais na bolsa sabe? Eu saí de casa com 3000 dentro da minha bolsa, peguei o ônibus aqui na frente aqui, para ir trabalhar com 3000 na minha bolsa. Ai o Robson, pera aí que eu vou passar aí e vou te pegar tu não vai pegar o ônibus com três mil e quinhentos na bolsa. Eu disse: “ah, eu vou, se eu tiver que fazer eu faço”. Mas ele foi me buscar no serviço: “vamo lá buscar o teu Fox.” E eu, tremia. Quando a gente chegou em Sapucaia vimos que era uma revenda de carro, bem grande, uma baita revenda. Entramos: quem é o Cassiano? “Sou eu, sou o dono da revenda, prazer tudo bom”. Prazer, eu sou a Julieta. “Ah, a moça do telefone! Do Fox?” Sim, eu vim buscar ele. “Tá ali o teu Fox”. Vocês veem se vocês se agradam. Bom, entrei dentro do carro, uma nave. (JULIETA – maio de 2019)

A aquisição do carro de Julieta, narrada quase como uma aventura, marca a conquista de consolidação de projeto de vida por meio do trabalho, do veículo e... de dinheiro. O deslocamento pela cidade com os “três mil” na bolsa, lembra a narrativa de *Os Ratos*, de Dyonelio Machado (2004), que descreve a jornada de um pequeno funcionário na tentativa de “cavar dinheiro” para pagar uma dívida com o leiteiro. Porém, o encerramento da narrativa de Julieta é diferente da personagem de Machado<sup>149</sup>: ela satisfaz a sua expectativa, afastando o medo de um possível golpe. O realizar desse projeto é representado pela entrada não mais em um carro, mas, sim, em uma “nave”.

<sup>147</sup> Fiat Palio.

<sup>148</sup> Sapucaia do Sul, município da região metropolitana de Porto Alegre.

<sup>149</sup> “Naziazeno Barbosa precisa de cinquenta e três mil-réis para pagar a conta do leiteiro e sai pela cidade – uma Porto Alegre do começo do século XX – para cavar o dinheiro. Como num lance de jogo, a narração seguirá as andanças desse pequeno funcionário público, movido pela mais estrita necessidade, durante um único dia. O retorno à casa com alguns cobre, já noite feita, o leiteiro pago e o jorro cantante do leite, na madrugada seguinte, encerram o círculo de uma narrativa paranóide, marcada pela busca obsessiva que raia pelo delírio, sem que, afinal de contas, se resolva o problema mais geral da existência de Naziazeno.” (MACHADO, 2004 p. 199 – excerto do posfácio escrito por Davi Arriguchi Jr.)

O aluguel é outro dos recorrentes negócios que envolvem os veículos e que são feitos pelos motoristas. Nos Estados Unidos, onde o acesso ao carro é disseminado entre a população, as *categorias* de carro importam muito. Encontrei pessoas que, mesmo tendo um carro pessoal, tinham como prática comum alugar um SUV<sup>150</sup> para trabalhar nas categorias de transporte luxuosos e mais rentáveis. Já no Brasil, a relação com o aluguel aparece em duas situações: quando para uso próprio, se está sempre correndo atrás de pagar as taxas de locação; quando para outros, demonstra um status social adquirido. A possibilidade de ter seu próprio carro – com o qual se trabalha – e ainda um segundo veículo, usado para locar para um outro motorista e receber “a renda”, denota uma importante conquista e é signo de ascensão social.

#### 4.2.3 Alugando para si e para outros

O escritor chinês Lao She publicou “O Garoto do Riquixá” em 1936. O romance versa sobre a trajetória de um jovem rapaz chamado Xiangzi, que sai do campo e vai buscar ganhar a vida na cidade de Beijing das décadas de 1920 e 1930, que já efervescia com a urbanização. A profissão escolhida por ele é a de carregador de riquixá, um meio de transporte de tração humana bastante comum à época. A introdução do livro já oferece uma categorização minuciosa dos puxadores, que envolve geração, localização geográfica, habilidade, tamanho dos percursos e, claro a propriedade – ou não – dos veículos.

Em Beijing, havia várias categorias de puxadores de riquixá: os jovens vigorosos e de pés ligeiros, que só alugavam riquixás vistosos e trabalhavam a qualquer hora, pegando e largando passageiros a seu bel-prazer. Eles estacionavam na parada de riquixá ou na porta de uma mansão e ficavam à espera de algum passageiro apressado. Quando tinham sorte, logo arranjavam uma ou duas moedas de prata, caso contrário não conseguiam nem ao menos o dinheiro para pagar o aluguel do veículo. Contudo, não se importavam com isso, pois assim funcionava o negócio. Essa categoria de puxadores talvez tivesse dois anseios: conseguir um trabalho fixo para comprar o próprio riquixá, ou ser proprietário de um, para depois arranjar um emprego. Mas aí tanto fazia, porque seria sempre dono do riquixá. Outra categoria de puxadores era constituída por homens um pouco mais velhos em relação à categoria anterior, e que, por falta de saúde, corriam menos, ou ainda por aqueles que, em função da família, não podiam se dar ao luxo de folgar um dia sequer. A maioria deles puxava riquixás seminovos. Se o veículo e o puxador possuísem bom aspecto, conseguiam cobrar um preço honesto pelo serviço. Os puxadores dessa categoria podiam trabalhar

<sup>150</sup> A sigla designa um *Sport Utility Vehicle*, um veículo maior e mais caro, com inspiração esportiva.

tanto no período diurno quanto no noturno. No segundo caso. Se ainda tivessem energia, puxavam o riquixá a partir do final da tarde até a madrugada. Como trabalhar á noite exigia muito mais atenção e profissionalismo, o ganho também era maior. (SHE, 2017, p. 11- 12)

A maior parte dos motoristas com os quais dialoguei utilizava o carro próprio para trabalhar. Ainda assim, o assunto do aluguel do carro é uma recorrência entre eles, sendo uma avaliação dos projetos e das estratégias econômicas daqueles “de carro alugado”; entre aquelas pessoas que alugam, para si ou para outros, as narrativas apresentam o aluguel como parte de um trajeto de trabalho e das experiências de aprendizado.

Ariane, que entrou nos aplicativos “como uma medida emergencial” e sem experiência profissional anterior, descreveu o envolvimento com o aluguel como parte de uma trajetória de si e dos carros, no plural.

E aí um amigo meu acabou me apresentando os aplicativos. Comecei alugando um carro com meu cunhado. A gente alugava eu e ele, a gente dividia um carro e depois eu consegui comprar um, mas aí acabei batendo o carro, acabei perdendo o carro. Depois, eu continuei com carro alugado. A partir dali, só trabalhei com carro alugado, já trabalhei com vários carros, vários, vários carros. (ARIANE - maio de 2021)

O caso de Ariane mostra como o aluguel de um veículo era compartilhado entre ela e o cunhado. Essa é a uma prática comum que fui percebendo ao longo da pesquisa: o aluguel ou o financiamento é administrado como um projeto coletivo, que mobiliza as redes de familiaridade ou vizinhança. Mesmo pessoas que alugavam seu carro “para outros”, procuravam fazer isso dentro da rede de relações mais próximas.

Já na situação de Onice, que se apresentava como (DE DIOS, 2020) por conseguir alugar seu segundo veículo, o desafio era estabelecer critérios de seleção dessa pessoa. Além de “dirigir bem e pagar certinho”, ela busca uma relação específica com o trabalho, que está diretamente ligada às formas de conhecer e se deslocar pelos territórios urbanos.

Que trabalhe de preferência em lugares que não sejam tão visados pra violência ou que tenha tanto buraco né, por que... *Tem que saber onde mais ou menos a pessoa gosta de trabalhar.* Porque tem lugares aqui que, meu deus do céu. Alvorada assim...Não pela violência, mais a questão de ruas.. ninguém gosta de trabalhar na Alvorada.  
(ONICE – outubro de 2019 – **grifo meu**)

Nas camadas populares, em especial brasileiras, ter um carro é uma conquista almejada, pensada com muito cuidado e pela qual se paga caro. Alugar o carro para alguém, portanto, é ceder momentaneamente uma propriedade estimada, um símbolo de ascensão. As histórias das pessoas se somam às histórias dos carros, e as preocupações em relação a proteção de si se estendem à manutenção do carro.

Ter um carro é algo fundamental da narrativa, mas, e trabalhar com ele? Quando se começa a rodar a cidade por longas horas o veículo passar a interagir com os sujeitos de maneira diferente, provocando um desgaste físico e cognitivo.

#### 4.2.4 Corpos e carros em desgaste

“O volante cobra” – me dizem os motoristas, quando mencionam os impactos físicos e mentais de dirigir por longas horas. A cobrança ocorre de maneiras diversas, seja na relação familiar, no cansaço.

De acordo com Onice, que gosta de trabalhar à noite, pois prefere o pouco trânsito e um movimento maior de pessoas, isso cria uma rotina diferente na sua vida familiar. Na perspectiva de seu esposo, “ela nunca está em casa”:

Existem os horários de pico de manhã, dali onze e meia às uma e meia/duas horas, no máximo. Às vezes mais curtinho. E no final da tarde. De noite, até o fechamento de faculdade é muito bom. A noite é muito boa. *Aqui em Porto Alegre, em função da violência, o Uber é muito bom.* Tem dois motivos, a noite tu não vais ter trânsito né, vai ter um trânsito reduzido. E quem tá na rua não ousa ficar na parada esperando ônibus, ele vai chamar Uber para se locomover. Então, a pessoa que tem coragem de fazer a Uber a noite, vai se dar bem. Eu gosto muito. Eu não trabalho mais assim porque sou casada e daí quem é Uber geralmente tem um problema com a outra pessoa que mora lá na tua casa, né. É, meu esposo me cobra muito de tipo, ele chega em casa eu nunca tô em casa. Pra mim é difícil, ele larga 5 horas e vai pra casa. Bah, cinco horas não tem como. Assim, tinha época que eu saia cinco horas da manhã, trabalhava até umas 9, vinha aqui tomava café, encontrava alguém aqui, dava aquele relax assim e se eu conseguisse pegar uma corrida pra casa eu ia pra casa, ficava um tempinho em casa e saia mais tarde trabalhava até meia noite. (ONICE, **grifo meu**)

Trabalhar à noite (POZOS, 2018) é faca de dois gumes: de um lado expõe a trabalhadora aos riscos e, de outro, ativa os bônus de uma “*night-time economy*” (YEO & HENG, 2014) e capitaliza o medo. Esse estudo das rítmicas urbanas se conecta com a tentativa ou estimativa que os trabalhadores e trabalhadoras fazem do volume de corridas que devem fazer em um dia.

O ritmo intenso de trabalho, de “pegar uma corrida atrás da outra” interdita o corpo e aciona uma temporalidade específica. Em comparação aos empregos anteriores, na administração de um município ou da gestão de ambulâncias, Jairo vê a rotina do Uber como uma repetição cansativa:

Isso aqui, dentro daquilo que eu vinha fazendo, é uma coisa mecânica. Então a análise ela é muito... Se torna simplória quase, uma coisa extremamente mecânica né. (JAIRO - novembro de 2019)

A imagem da rotina de trabalho, de acordo com a narrativa de Silvio, está na sola de seus sapatos. A constância do pé na embreagem do carro, a repetição dos gestos soma à dor nas pernas, um furo no solado do calçado.



Figura 44 e 45: o pé da embreagem e o pé do acelerador.  
Fonte: Guillermo (2019).

Jeferson Peixoto relatou como sua rotina como motorista se tornou mais difícil durante a pandemia:

Atualmente nós estamos vivendo um momento de muita dificuldade. Seja pelo baixo valor das tarifas, seja pelo alto valor da gasolina, seja pela dificuldade até de almoçar. Só para ti ter uma base, hoje nós estamos, Porto Alegre pela bandeira preta<sup>151</sup>, e você sabe bem disso, a gente não tem um restaurante para almoçar. Os restaurantes que tem nos atendido são alguns restaurantes clandestinos por aí, alguns pontos da cidade que o motorista conhece bem. A parte da alimentação a fica dificultada, tu tens que pegar numa padaria ou entrar num mercado, comprar uma bolachinha, um refrigerante, não é saudável, o corpo paga! O corpo uma hora vai pagar! Mas mesmo assim a gente tem que estar aí plugado no aplicativo de doze a quatorze horas. Eu faço uma média de 14 horas todos os dias, de domingo a domingo. Eu procuro me dar o luxo de pelo menos uma tarde na semana eu parar, final de semana, para dar uma atenção a mais pros filhos, para minha rotina né. São filhos de casamentos diferentes, é bem complicado essa rotina, essa matemática, essa equalização, mas a gente consegue dar conta, graças a deus, saúde aí, com entendimento das partes também, né? A gente consegue dar conta. (PEIXOTO – março de 2021)

Quando inicia o aplicativo – 99Pop, Uber, Cabify, etc. – o motorista se torna *disponível* para as chamadas de uma região próxima. Ao ser chamado, recebe um aviso sonoro, informando a que distância se encontra do passageiro e qual sua nota, o tempo estimado de viagem e, mais recentemente, a localização.<sup>152</sup> O objetivo para um dia ideal de trabalho é o mesmo que causa o esgotamento dos motoristas: o aceite “sem parar” de uma corrida após a outra. Para entender como o limite de horas de trabalho é definido por essas pessoas é preciso entender as metas que estabelecem, ou seja, a relação entre tempo e dinheiro.

### 4.3 Metas

Em 2020, a empresa Uber estabeleceu um limitador de horas para os motoristas. A partir de sua implementação, condutores podem ter atividade em no máximo 12 horas, só se podendo ficar on-line novamente após uma pausa de 6 horas. Na prática, para aqueles motoristas que utilizam mais de um aplicativo de transporte e ao longo do dia vão alternando entre eles em períodos *on* e *offline*, a rotina de trabalho pode ultrapassar as doze horas trabalhadas. O que acaba definindo o tempo

<sup>151</sup> Durante a pandemia o Rio Grande do Sul estabeleceu um sistema de bandeiras que monitorava as diferentes regiões do estado e classificava o nível de risco e determinava diferentes protocolos de acordo com a cor da bandeira. A bandeira preta era a de maior risco.

<sup>152</sup> Disponível em: <<https://guaiba.com.br/2019/05/14/uber-passa-a-mostrar-destino-do-passageiro-a-motoristas-de-porto-alegre/>>. Acesso em: 03 nov. 2022.

de permanência dos motoristas na rua são as metas financeiras que estes estabelecem.

O cálculo das metas depende da organização e da necessidade financeira de quem dirige; pragmaticamente elas se resumem aos valores diários que o motorista estipula obter. As diferenças entre motoristas em tempo integral e motoristas em tempo parcial se correlacionam com os valores definidos como metas. Em Atlanta, a Sra. Wilson definia sua meta “por baixo”: 100 dólares por dia. Trabalhando das 6 da manhã até às 14h30 da tarde durante a semana, ela buscava atingir essa meta, mesmo sabendo ser possível ganhar um pouco mais. “Se você quiser mais, você vai conseguir, porque o dinheiro, a demanda está lá fora!”, me contava ela.

Marcel, que divide as atividades no volante com o da produção fílmica e fotográfica, destacou que é importante não ter rigidez com as metas, já que elas podem flutuar muito. Em um dia com muito trânsito, ficar preso por horas pode ser uma realidade e, conseqüentemente, aceitar um menor número de corridas. Algumas pessoas tem o hábito de “compensar” em outros dias, no qual o cenário está favorável por taxas dinâmicas, por exemplo, as metas não cumpridas em algum período.

A busca por otimizar o máximo a tempo dispendido na rua se dá justamente pela existência de modos de ação classificados como metas, como me contou Jairo:

Vejo que a hora de sair, tento manter um mesmo horário de saída e conseguir levar minha filha na escola e minha esposa no serviço. Faço questão de largar elas ali e aí depois eu busco meta. Cumprir a meta diária pré-estabelecida pra atingir um valor. Eu estabeleço, as vezes fico um pouquinho mais. (JAIRO, novembro de 2019)

As metas dos motoristas de aplicativo foram profundamente impactadas pela pandemia. Luciano foi um dos interlocutores que me relatou isso e que dividiu sua maneira de calcular os ganhos mensais e diários, a partir do entendimento de momentos no tempo bastante distintos entre pré e pós pandemia.

Antes da pandemia eu saía às 6 horas da manhã, trabalhava no turno do dia, fazia um intervalo de uma hora, do meio dia a uma e depois trabalhava até às 7 da noite. Nesse meio tempo meu irmão se desempregou e eu comecei a emprestar meu carro pra ele fazer um turno noite. Aí eu subsidiava o carro pra ele a partir das 19 horas. Eu tinha uma meta de 450 reais/dia trabalhado. Tirando o combustível que era 50 reais/dia, se trabalhava dentro dessa meta. (...)

No pós pandemia eu fiz uma mudança de cálculo. Eu digo isso pros meus colegas: dentro dessa crise, tem que se entender que a gente tem que

compreender com o mínimo. Acho que o pico é mínimo, o médio é o teto né. Eu parto desse princípio econômico. Hoje, dentro da Uber eu passo pela redução de gastos. Eu reduzi os gastos, cortando com algumas despesas como por exemplo, a própria lavagem do veículo que eu fazia um dia sim, um dia não. Se eu preservar um pouco mais eu consigo reduzir pra duas por semana. E aí a gente consegue chegar a uma soma total onde eu tenho que ter um mínimo de valor diário trabalhado. manter uma meta, a gente tem meta a meta ela reduziu e dentro dessa meta eu monto minha estratégia se eu preciso fazer menos corrida para bater a meta porque a meta diminuiu 10% eu posso montar uma estratégia para que o veículo rode menos, para que eu esteja em pontos estratégicos para que essas corridas venham até mim para que eu não precise estar me deslocando, gastando combustível. Então a minha matemática para poder sobreviver o pós-pandemia foi isso. (LUCIANO – Março de 2021)

Espaços, trânsito, estratégias, horas trabalhadas, são alguns dos fatores que influenciam nos processos de gestão dos motoristas sobre o que esperam ganhar. Há ainda um outro fato que destaco como de importante relação com os passageiros e com o aplicativo: a atribuição de notas. Ser “bem avaliado” pelos aplicativos possibilita acessar melhores categorias de corrida, bônus”. Um dos objetivos é conseguir ter uma nota alta. Por isso, foi importante entender como funciona o sistema de notas e quais eram as maneiras como os motoristas interagem com esse sistema.

#### 4.3.1 Ser avaliado/a nas culturas da auditoria

*Avaliação feita? Mais viagens 5 estrelas.*

*Quando você pede seu Uber, sua expectativa é de ser respeitado, bem atendido e ter uma viagem confortável, certo? É exatamente essa a experiência que deve ter. As notas que você dá aos motoristas ajudam toda a comunidade a ter viagens desse jeitinho.*

*A qualidade está nas suas mãos.*

*Cada vez que você avalia uma viagem, você ajuda a definir a nota do seu motorista. Aqueles que não mantiverem uma boa nota após muitas viagens, podem até ser impedidos de dirigir com a Uber. Assim, a avaliação de cada usuário ajuda a manter um padrão de qualidade e garantir experiências cada melhores para todos.*

*É secreto e anônimo.*

*Motoristas e passageiros não ficam sabendo quais notas receberam. Por isso, pode ficar à vontade para dizer como foi sua experiência.*

(E-mail promocional da Uber – Recebido em 13/10/19).

Os aplicativos intermediam as relações entre o mercado e os territórios urbanos; e eles também têm um papel importante na relação entre motoristas e passageiros. Foram recorrentes, nas narrativas ouvidas, menções aos processos de

avaliação relacionando-os aos mais diversos temas, como a possibilidade de manter-se na profissão, a segurança, a “má-educação” do passageiro, e os desmandos das empresas. Estar com uma boa nota na plataforma está diretamente relacionado a quanto se espera ganhar executando aquele trabalho.

Foi mencionando as avaliações que Ana adentrou em seu “trabalho como Uber”. “Quer saber as queixas ou quer saber as coisas boas?”. Respondi que ela poderia escolher o que relatar:

Coisas boas é que tu conheces um monte de pessoas e elas te ajudam a se territorializar e a coisa ruim é que a Uber tem um sistema de avaliação e os passageiros se aproveitam disso para ferrar com a vida dos motoristas. Então, às vezes tu fez uma corrida maravilhosa, mas alguém vai achar alguma coisa para reclamar, para pedir a revisão dos valores. E aí a Uber pá! Dá os valores de volta!

Por exemplo, eu fiz uma corrida para uma mulher de noite e na região que ela tava, estava *dinâmica*. Então quando a Uber deu um valor para ela, era só um valor aproximado. Quando finalizei a corrida o valor deu outro e ela reclamou e a Uber pegou e deu o dinheiro todinho para ela de volta e eu perdi total o dinheiro da viagem. O meu tempo, o meu cansaço, etc. Que eu tava cansada aquele dia... Tudo isso não valeu nada, porque a Uber pega e ela não escuta a outra parte ela só dá aquela. Eu reclamei pra Uber, mas ela pede tantas comprovações de coisa que tu não sabe, que é impossível pegar teu dinheiro de volta. Então, a Uber mantém a imagem dela a todo custo, maravilhosa, para os passageiros. Mas o motorista que se dane, que se rale porque a Uber ganha de 30 a 40% em cima das nossas costas, limpo, sem gasolina, sem manutenção de carro, sem coisa nenhuma. Então, eu acho que ganha muito e também não paga nenhum direito trabalhista. (ANA – setembro de 2019)

O conceito de *audit cultures* define os processos de avaliação que inundam a vida cotidiana nas sociedades capitalistas contemporâneas.<sup>153</sup> As auditorias surgem com a crise de confiança pública na capacidade autorreguladora das profissões. (SHORE, 2009, p. 28). De acordo com Cris Shore:

As auditorias são tipicamente associadas a registros financeiros e contabilidade, ou seja, sistemas de administração financeira de rotina destinada a verificar orçamentos e garantir que as organizações respeitem normas e regulamentações administrativas. (SHORE, 2009, p. 27)

---

<sup>153</sup> “Agora nós temos “auditorias ambientais”, “auditorias de administração de lixo”, “auditorias de computador”, “auditorias de ensino”, “auditorias clínicas e perinatais”, “auditorias de democracia”, “auditorias de recursos hídricos e fundiários”, “auditorias de gerenciamento de riscos de triplíce restrição e lucros” – e até mesmo “auditorias de estresse” e “auditorias de sistemas de auditoria”.” (SHORE, 2009, p. 29)

Mas essas noções transbordam para as mais diversas esferas da vida. Brito e Schuch (2017) argumentam, que “no mundo das auditorias” se busca idealmente, por meio de números, cálculos e quantificações, as soluções para problemas de “eficácia” e, até mesmo morais e emocionais. No caso de Ana, a avaliação é um aspecto negativo do trabalho, por caracterizar uma situação deflagrada de injustiça (DUBET, 2014). Há uma denúncia de desigualdade injusta (a empresa que “ouve só um dos lados”).

Nas plataformas de aplicativos, motoristas e passageiros são avaliados constantemente, a cada corrida. Essa avaliação produz uma nota que hierarquiza as relações, quantifica as interações e a “qualidade”, tanto do/a motorista como do/a passageiro/a. Silvio mostra como as notas se tramam com as opiniões políticas, em especial rememorando as polarizadas eleições majoritárias brasileiras de 2018:



Figura 46: Opiniões auditadas.  
Fonte: Charge de Santiago.

Agora falando de passageiro, essa semana peguei uma senhora, perto do meio-dia. E tem que ter muito cuidado...[com o que vai se falar para os passageiros] Porque a gente é pontuado, tu sabe. A gente é pontuado, principalmente no Uber, no 99 [pop] pode até nota baixa que eles não te tiram. Então tu tens que ter muito tato para lidar. Porque ano passado, na época da eleição eu passei do ponto, deu agonia né cara, vamos perder essa merda! Perdemos, não adiantou... e minha nota despencou, porque sabe as pessoas elas dão mesmo, elas te castigam na pontuação. Aí eu conversando com essa senhora ela comentou comigo, mas Silvio, na década que o Lula foi presidente, que a Dilma foi presidente, todo mundo tava bem de dinheiro todo mundo tava empregado todo mundo né, os ricos tavam ganhando bem, os mais ricos. Mas aí entra o aspecto podre da sociedade, as pessoas que eu acho, eu vejo muito. Não basta a pessoa estar bem: ah eu tô bem, eu sou médico, ganho bem. Não, ele tem que ver o outro derrotado, ele tem que humilhar o outro entendeu? E ela comentou isso comigo, imagina ela, negra,

começou a ser humilhada no Facebook pelos coxinhas, pelos bolsonaros. (SILVIO – agosto de 2019)

Ser avaliado é visto como “castigo”, em especial da manifestação de sua posição política de esquerda. A pontuação como marca pesada das relações, como uma autovigília, a imposição de um autogoverno, outra característica dos modos de subjetivação no neoliberalismo (GERSHON, 2016). Voltamos à narrativa de Ana no momento em que sua denúncia assume caráter redentor e se efetiva no ato de cancelar as chamadas de passageiros, conforme me conta ela:

Antes eu, besta, tinha medo de cancelar, agora não, eu cancelo na maior! Porque eu achava que ganhar nota fosse me render alguma coisa. Cancelo na maior e pá, cancelei, maravilhosa. Não me importo mais com as notas de cancelamento, vou descansar, vou fazer o que quiser, se não, chama sem parar. Hoje minha nota continua boa, mas não porque a Uber quer. Mais porque as pessoas me avaliam assim né, mas há quem avalie ruim também, sempre há, não acha que não tem, porque tem. Mesmo que tu sejas bom vai ter um que vai reclamar de alguma coisa, não importa, vai reclamar. O negócio é que a pessoa tá num dia ruim e ela vai dar nota ruim para ti. Ela já entra no carro soltando fogo pelas ventas. A outra questão é que a Uber diz assim, tu podes virar diamante. Perfil diamante é Uber VIP diamante. “Eu vou te dar 200 pila de gasolina por semana, mas tu tens que correr no mínimo 600 corridas.” *Esse é o sonho de todo Uber, virar Uber 6 estrelas.* Para virar 6 estrelas tu precisas ter no mínimo acho que 400, pera aí... ó, Uber 6 estrelas, 400 viagens no mês e tua média tem que ser essa, 4,92. (ANA – setembro de 2019)

Em um primeiro momento, temos o que Dubet chama de “desapego”, uma resistência às injustiças percebidas nas condições de trabalho.

A pessoa se acomoda melhor às injustiças no trabalho quando possui uma vida paralela, quando se recusa a ser totalmente definida pelo seu trabalho, quando pensa que é preciso primeiramente construir uma existência pessoal protegida das desordens do mundo” (DUBET, 2014, p. 347)

Ainda, assim, Ana visibiliza os projetos de ascensão como motorista de aplicativo. Chegar na categoria de motorista “diamante” é um sonho possibilitado pelas notas altas e a vigilância constante dos comportamentos com os passageiros que elas exigem. Jairo confirma que ter obtido a categoria de Uber Diamante é um símbolo do serviço bem feito que presta e de sua dedicação ao trabalho.

Bonificações pelo teu serviço, então passava a ganhar. Tá trocando óleo, ela [empresa] pagava troca de óleo. Tem troca de óleo pro Jairo, 6 estrelas, aí lá estava o código. Só encostava o carro. Não tinha participação em custo do serviço prestado então tu começa a receber aquilo ali pelo serviço que tu

presta, pelo que tu tá representando. E aí tu vais subindo ali. *No que tu subiste tua escala ali, chegou o ponto deles começar a direcionar para ti os passageiros.* Quem tu ganhas? Vamos dizer. Tem um passageiro A, B, C, D e E, vamos dizer pela numeração é aquele que entrou agora, é aquele que entrou a dois meses, aquele que entrou a 6 meses, aquele que entrou a um ano e aquele que usa todo o dia. Aquele que usa todo dia, que sabe como é que funciona, que tem uma nota boa, porque a gente avalia quem tá sendo transportado também. Nós somos avaliados, mas nós avaliamos quem viaja com a gente. Que vai gerando a tua nota dentro da Uber. E aí vai te qualificando, como VIP, como A, B, C...Vai te dando a tua pontuação né. Então fica a questão assim de valor que vai dando ali, descontos que tu vais recebendo e *como tu vai te promovendo.* (JAIRO – novembro de 2019)

A percepção dessa política de avaliação por parte dos motoristas produz um rápido feedback do serviço prestado e cria a ideia de mensurar a qualidade do trabalho. Parece intuitivo: se existe um número que representa a qualidade do meu trabalho, quero que ele seja o maior possível. O aumento da nota e a mudança de categoria remetem à noção de promoção dentro da categoria profissional. A nota aposta na visibilidade pública (para os outros) e individual (para o próprio motorista) de um índice de desempenho.

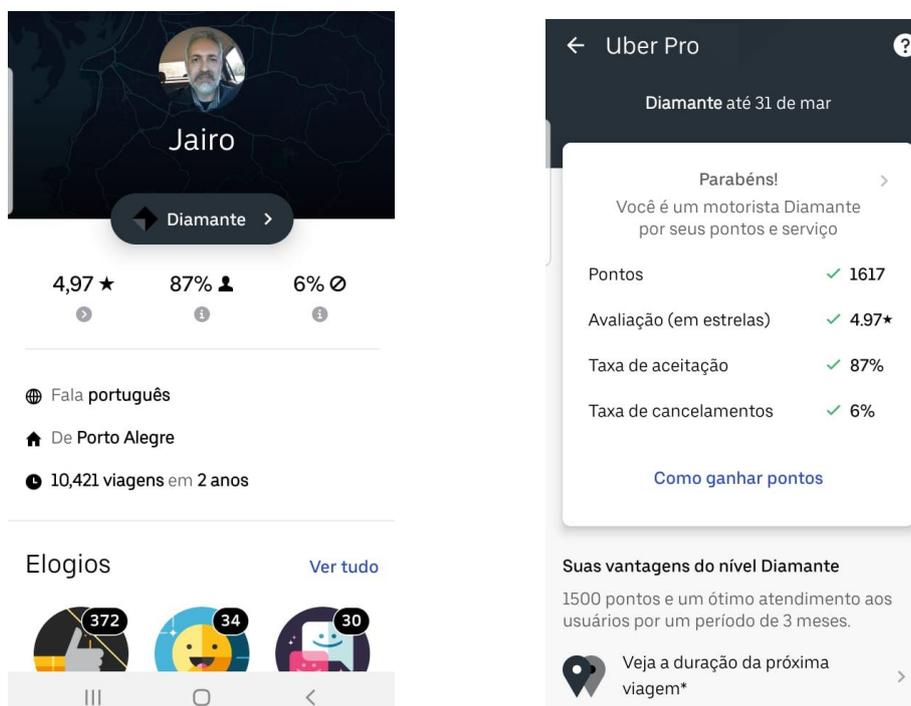


Figura 47: Jairo, Uber Diamante.  
Fonte: Prints da tela do aplicativo de Jairo.

O processo de avaliação está calcado em uma atitude do motorista, em um “trabalho emocional” (HOCHSCHILD, 1983). Esse conceito, define que os empregos também requerem “tarefas emocionais” [*emotional tasks*]. Assim, temos que “estilo emocional de oferecer o serviço é parte do serviço em si” (idem, p.5), o que transforma o desempenho do emprego em uma performance, ou melhor, em uma atuação. A autora afirma que o trabalho emocional tem valor de troca, há monetização do desempenho das emoções.<sup>154</sup> Essa atitude de constância de estar sempre bem em relação aos clientes também foi percebida em estudos etnográficos, entre publicitários (MÜLLER, 1989) ou *personals* (DE DIOS, 2020).

As notas desempenham importante papel de desenhar limites e estabelecem hierarquias tanto entre passageiros como em motoristas. Uma interlocutora me contava como estar bem avaliada na plataforma fazia com que ela não fosse mais enviada pelo aplicativo para “vilas” da cidade de Porto Alegre:

Tem duas vilas grandes, uma é a Bom Jesus e outra é a Cruzeiro. Hoje em dia não me chamam mais lá. É que a Uber tem uma classificação assim, tipo se tem nota boa, assim... Eu tô um tempo, eu tenho um monte de corrida ele [aplicativo] te salva de lugares... é... tipo que ninguém gosta de ir ele não faz tu ir mais lá. Só vai lá quem tá começando!  
Eu sempre procurei manter uma nota boa. Da quantidade de corrida que tu faz por mês. Aquele padrão ouro, prata. Desde que começou eu sou do clube 6 estrelas e aí nunca mais me chamou dentro da Bom Jesus.

As notas produzem distinções hierárquicas que reforçam as dimensões objetivas da estratificação social e das percepções estereotípicas sobre elas. A simbologia numérica da nota pode se tornar, situacionalmente, um sinônimo para a atribuição de valor que a pessoa faz do próprio trabalho, mediante reconhecimento de outros. Também percebi que as notas produziam sensações: de segurança, de qualidade, entre outras.

Comecei a entender que a partir dessas categorizações de pessoas, se criam distinções de quem deve e quem não deve entrar no carro, de qual “perfil” de cliente

---

<sup>154</sup> Interessantes leituras para discussão do tema são, por exemplo, o ensaio fotográfico de Fernanda Valli Nummer (2016), dos sorrisos em policiais militares como um contraponto ao uso da farda, quase como sua antítese. Assim, se colocam em tensão as dicotomias público/privado, racional/emocional, controle/descontrole. Ainda sobre emoções entre ofícios policiais, ver o artigo de Mariana Sirimarco (2017) que analisa como se dá a construção de uma narrativa heroica e institucional. Já na pesquisa de Suellen Couto e Tania Tosta (2018) sobre a profissão de atendente de telemarketing, descreve o cotidiano de profissionais desse tipo de emprego – em sua maioria mulheres – e de como suas emoções devem ser reguladas às necessidades das empresas, desde a execução de um *script*, até as tonalidades das vozes.

é mais adequado. Na lógica das avaliações, nada mais justo: se eu sou um motorista de nota alta, quero ter passageiros com esse mesmo “nível”. O que quebrava a perspectiva de que, tanto os números, quantos os motoristas podem selecionar ou restringir quais passageiros iriam acessar seus carros, era o cenário – amplamente percebido por meus interlocutores – de que o aplicativo havia se transformado em um meio de transporte popular. Essa “popularização” adicionava uma gama muito diversa de possíveis encontros (Cf. STEINER, 2017), entre diferentes motoristas e diferentes passageiros.

Enfoquei como o encontro dos motoristas com a “popularização” de seu trabalho, gera um conjunto de interpretações ordinárias, de si e dos outros, que é estruturado a partir das lentes da classe social. “Nunca se sabe quem vai entrar no seu carro”, me diziam os interlocutores. Como tentativa de organizar essa miríade de encontros inesperados na cidade, que escapa da racionalidade das notas e das classificações dos aplicativos, os motoristas produzem distinções entre “públicos” e na construção imaginária de um “passageiro ideal”, que se originam das noções êmicas e ordinárias de classe social.

#### **4.4 Os valores do “popular” no transporte por aplicativos**

O reconhecimento da “popularização” dos aplicativos abriu múltiplas narrativas de motoristas sobre os passageiros. Percebi a criação de “categorias de passageiros” pelos motoristas e defendo que a classe social, tal qual entendida pelos motoristas, é um elemento determinante nessa forma de divisão. O tema da popularização permite refletir sobre a forma como os grupos de trabalhadores entendem as divisões sociais de classe, seu respectivo prestígio social e sua delimitação no espaço urbano.

Sobre esse tema, recordei um interlocutor de uma de minhas pesquisas anteriores. Quando fiz pesquisa nas barbearias do centro de Pelotas<sup>155</sup>, conheci o Oliveira.<sup>156</sup> Na época, com 77 anos, “nascido na época da segunda guerra mundial”, era um sujeito *sui generis*, que revelava elementos de sua trajetória de vida e trabalho enquanto fumava dentro da barbearia que locava no Mercado Central de Pelotas. A forma com a qual ele falava do público que gostaria que frequentasse seu

<sup>155</sup> Cidade média na metade Sul do estado do Rio Grande do Sul, Brasil.

<sup>156</sup> Relato em minha dissertação (GÓMEZ, 2018) o impacto de Oliveira para meu delineamento dos estudos de cidade, trabalho e envelhecimento.

estabelecimento ressoa em minha memória. Além de ficar indignado quando algum passante perguntava se ele fazia sobancelha,<sup>157</sup> era seletivo nas “classes” que gostava de receber:

Eu gosto de atender classe média, média pra baixo. Rico vaidoso paga 150 reais pra cortar quatro fios de cabelo em outros salões por aí. Mas muito pobre, ‘chinelo’ eu também não gosto de atender. Entra ‘chinelo’ na barbearia, eu digo que cobro 30, daí eles sabem que o lugar deles não é aqui. Isso desvaloriza o salão. Eu já trabalhei em bairros e não se ganha nada. (Oliveira - 2014)

Por que eu lembrei do Oliveira? Primeiro, porque chamava-me a atenção que um homem que era trabalhador vindo do campo, passando por situações de pobreza e que “dava duro” para ganhar a vida, estabelecesse divisões de classe para os seus clientes. Aquilo surgia como uma rica contradição para um cientista social em formação, a quem interessava a união dos trabalhadores. Em segundo lugar, porque comecei a identificar narrativas como essas – não com a mesma intensidade, mas com algumas convergências – nos diálogos com motoristas de aplicativo. Existe um espaço do contraditório, do ruidoso, não muito bem definido sobre as maneiras êmicas de produzir entendimentos sobre estratificação social que captei na etnografia. Isso auxilia a dar suporte a um entendimento de classe social não como algo “dado” e imediatamente transformada em conceito de análise, mas como moldada por práticas ordinárias.

As classes sociais são utilizadas como um conceito por cientistas sociais, por políticas de Estado, em análises econômicas e em várias outras esferas de debate. Quase sempre estão vinculadas a dados objetivos de renda, instrução, capitais e outras categorias que moldam a estrutura desse conceito. Interessou-me atentar aos usos “ordinários” (BOLTANSKI & THEVENOT, 1999; CERTEAU, 1994) das classes sociais nos seus entendimentos êmicos, que são variados, *não* consensuais e situacionais, dependem de quem e como se enuncia. A divisão feita pelo barbeiro Oliveira utilizava do nível de renda para operar distinções, mas era composta também por princípios morais, de imagem, de valores, etc.

No universo dos motoristas de aplicativo, as narrativas que produzem essas divisões são aquelas que falam sobre a “popularização” dos aplicativos e suas

---

<sup>157</sup> O tema da masculinidade, que desenvolvo no caso dos ferroviários (GÓMEZ, 2018), é fundamental também na compreensão das barbearias, como espaços urbanos de sociabilidades masculinas. A pesquisa de Denise Jardim, nos bares da Cidade Baixa, em Porto Alegre (1991) é uma das referências nessa linha temática.

contradições. Por um lado, a popularização é vista como boa, porque amplia o público de passageiros e permite ao motorista seguir trabalhando com um largo volume de corridas, sem intervalos de espera. Por outro, é ruim, pois coloca no banco do passageiro, sujeitos “indesejados”. Esse segundo sentido coincide com um entendimento de que os aplicativos declinaram, de um serviço de luxo para um serviço “popular”.<sup>158</sup>

O primeiro sentido chamo de *popularização/democratização* e o segundo de *popularização/vulgarização*. Essas duas formas de entendimento estão complexamente relacionadas e se encontram constantemente. Em seguida, exercito essas noções a partir da descrição etnográfica.

#### 4.4.1 Popularização e democratização

A atribuição de um caráter “democrático” ao processo de popularização diz respeito à diversidade de passageiros entendida como algo positivo. Essa forma de popularidade permite ampliar o espectro de diálogo, “conhecer pessoas novas”, informar-se sobre o que acontece na cidade. A figura do motorista se confunde com a do narrador/observador urbano que entra em contato com uma multiplicidade de sujeitos com características distintas em termos de gênero, raça, classe, idade, estilo de vida, entre outras categorias que pluralizam a diversidade das sociedades urbanas.

O termo “democrático” foi proposto por Onice, percebendo os impactos dos aplicativos nas maneiras como diferentes estratos da sociedade se deslocavam pela cidade. Durante as jornadas de trabalho ela presenciava os contrastes, observando e dialogando desde pessoas “com um porte” até aqueles que juntam “uns pilas”<sup>159</sup> para pagar a corrida:

Muitas pessoas venderam o carro. Pessoas assim *com um porte, um padrão de vida médio ou um pouco mais elevado*, que tinham dois carros. Eu ouço muito isso até hoje: “No meu condomínio eu só tenho garagem pra um carro,

<sup>158</sup> As empresas-plataforma têm grande parte influência nesse entendimento. No início vendiam os aplicativos de transporte como serviços de luxo, nos quais o motoristas que ganharia bem e se alinhariam a uma figura de empreendedor de si, vestido de maneira elegante. A confrontação dessa imagem com a realidade “popular” do serviço, gera nos motoristas uma ideia de decadência. Dessa maneira, quando se constroem expectativas de quais são os clientes ideais elas estão baseadas em concepções de classe. É importante destacar que os aplicativos influenciam nisso, mas não inauguram um novo comportamento, se amalgamam a algo já estabelecido nas maneiras culturais pelas quais entendemos uns aos outros no capitalismo. Afinal, o barbeiro Oliveira é anterior a Uber.

<sup>159</sup> “Pila” é uma expressão linguística do Rio Grande do Sul que é sinônimo de dinheiro. A explicação para a origem é variada, uma das explicações é de que teria algo a ver com o político rio-grandense Raul Pilla (FISCHER, 2022, p. 239)

então por segundo carro eu tenho o que pegar”, “Eu trabalho no Moinhos, eu tenho que pagar garagem.” O carro tem todo um custo. Aí eles começaram a fazer contas das despesas, o Uber ficou muito mais em conta. Vende o carro, faz alguma coisa útil com aquela grana e usa Uber. Eu acho o Uber muito... dinâmico nesse sentido. Porque ele transporta todos, todas as classes sociais. Aquela pessoa que o ônibus não passa na frente da casa dela. Tu vais lá buscar ela, porque a corrida é cinco ‘pila’, então todo mundo tem condições de usar o aplicativo. Nesse sentido eu gosto, eu acho legal isso do aplicativo, ele é *democrático*. (ONICE – outubro de 2019 – **grifos meus**)

A compreensão dessa diversidade econômica se dá por meio da observação, atenta para a os modos de vestir, o local de moradia, a forma de falar. Ou seja, características que são perceptíveis durante um trajeto de carro. Essa democratização atua também sobre os perfis de motoristas, como uma interlocutora me relatava sobre a diversidade de pessoas que encontrava dentre seus colegas: “Desde playboyzinho de apartamento até gente miserável que achou isso [aplicativos] como uma fonte de salvação”.

#### **4.4.2 Popularização e vulgarização: botinas sujas de barro**

Durante um trajeto por Porto Alegre, eu conversava com o motorista que me levava e a conversa recaiu na “categoria da Uber para pessoas que querem fazer uma viagem com estilo e mais conforto”, conhecida como *Uber Black*.<sup>160</sup> O motorista relembra o bom começo que a plataforma tinha tido, dando como exemplo, que todos os motoristas tinham em seu carro água e balas para oferecerem aos passageiros. De acordo com ele, o Uber era um serviço de luxo que “banalizou” ao chegar no Brasil.

De acordo com o meu informante, a exclusividade do serviço não existia mais, pois “qualquer carro” poderia ser um Uber Black. Recorrendo a sua antiga profissão, de açougueiro, resumiu-me a situação: não havia como abrir uma casa de carnes de luxo “no meio da vila”. Tinha que ser “uma que valorize todo o tipo de público”, destacava ele. Se quer abrir um estabelecimento visando as “carnes finas, tinha que ir para o Petrópolis<sup>161</sup>...” O mesmo valia para as taxas de cancelamento, recurso cobrado pelos aplicativos quando o motorista cancela corridas demais: “Na Alemanha, na Noruega, não tem taxa de cancelamento porque não precisa. Aqui todo dia tu entras em vila.

<sup>160</sup> Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/o-que-e-uber-black/>>. Acesso em: 03 nov. 2022

<sup>161</sup> Um bairro de renda alta em Porto Alegre.

Outro motorista que entrevistei se sentia incomodado com uma dificuldade: como embarcar um operário, com barro nas botinas e, logo após, receber um executivo, desembarcando no aeroporto internacional Salgado Filho?

Eu tenho que fazer renda pra mim, o objetivo é esse. Por outro lado, pra eu ter uma seletividade de pessoal que eu vou transportar, até questão de higiene do carro mesmo. Em determinado lugar entram com os pés puro barro, entra no carro puro barro. Aí tu não consegues levar o pessoal para o aeroporto, daqui a pouco. As pessoas tem que trabalhar naquilo ali, são de obra, daqui a pouco vão usar um Uber, tudo bem, tudo certo. Só que eu não consigo levar um pessoal tipo, de coturno com plastas de barro embaixo e depois embarcar um pessoal de terno e gravata, pra ir pra um escritório... Lá na Carlos Gomes... Não dá, aí eu vou ser avaliado de que forma? Eu chego, boto um carro ali, eu preciso me preocupar em atender bem, *representar quem tá me transferindo o valor*, mas tenho que me preocupar com a minha avaliação, porque a minha avaliação vai poder gerar isso aqui de tranquilidade pra mim.

As metáforas da carne e das botinas sujas de barro, apresentam formas de mapeamento das desigualdades econômicas, e até um certo preconceito, revestidas pela questão de seleção de um tipo prioritário de passageiro. A classe serve como uma forma de inteligibilidade das diferenças. E essa maneira de entendimento é respaldada pelas exigências das empresas plataforma e por suas políticas de avaliação. A preocupação com a nota e com a remuneração potencializa a vigilância de um público passageiro específico, reprimindo a figura do “chinelo”. A estrutura do negócio das empresas plataforma reforça uma moralidade.

O gênero é uma categoria chave para a compreensão da maneira pela qual as motoristas operam essas “seleções de passageiros”. O medo e o risco de violência urbana reforçam a preocupação com os espaços (CALDEIRA, 2011) e “sujeitos perigosos” (DAMATTA, 1997). A gestão do espaço e das pessoas se torna uma gestão da violência, que operando em uma “leitura sexuada do mundo social” (MARUANI, 2019, p. 12) é agravada no caso das mulheres.

Eu evito levar passageiros homens quando estou sozinha no meu carro. Só se for recorrente<sup>162</sup>. *Se eu chegar no local e ver que é um homem sozinho, eu olhar a apresentação, se estiver bonezinho virado, aquela coisa toda, não pego. Se eu me sentir insegura, não pego. Pelo fato de eu ter medo, por ser mulher, de noite na direção e quando eu pego sempre peço para sentar na frente, do meu lado, para eu poder controlar o que ele vai fazer com as mãos. Se está atrás e puxa uma arma, me dá um tiro e eu não vou nem ver. Eu tenho dois filhos.* (HELENA – maio de 2019 – **grifos meus**)

<sup>162</sup> A categoria “recorrente” é informada ao motorista pelo aplicativo. Como aos passageiros são atribuídas notas de confiança, conforme os pressupostos da cultura da auditoria.

A classe social, as zonas morais (HANNERZ, 2015) e o gênero, nesse caso, atuam como princípio de inteligibilidade do espaço urbano de proteção contra a violência. Esse amálgama complexifica o entendimento da popularização enquanto vulgarização. Os relatos sobre a sujeira e a limpeza (DOUGLAS, 2014)<sup>163</sup>, que já eram assunto em voga, se intensificaram com a pandemia. Aquele objeto estimado e pessoalizado quase como “invadido” por uma série de pessoas desconhecidas.

#### 4.4.2.1 O passageiro indesejado em um reles Toyota

“Quanto o aplicativo está te cobrando por essa corrida?”, perguntou Jackson, enquanto transitávamos em alta velocidade pela I-75, uma rodovia interestadual de cinco pistas, que corta Atlanta quase diagonalmente.<sup>164</sup> Ele estava usando um carro que considerava mais simples, um Toyota sedan, enquanto seu carro “oficial” – um SUV – estava na oficina, reparando um problema na transmissão.

Respondi que a corrida tinha me custado quase uns 20 dólares, era uma corrida longa, cerca de 20km. Ele respondeu: “Se fosse um carro preto [categoria *black*] essa viagem custaria... uns 50 dólares. Porque seria uma viagem mais confortável. Essa mesma corrida custaria 125 dólares se eu estivesse com meu SUV, com ele eu lido com passageiros que nunca vem *aqui* [categoria mais barata]”. Senti como se ele estivesse deixando claro que a possibilidade de nos encontrarmos só se deu porque seu carro oficial estava estragado. Fica nítido, no caso de meu motorista, que havia uma hierarquização que correlacionava categoria de carro, de preço e de passageiros.

Se os/as motoristas fazem reflexões valorativas sobre a popularização, também surgem teorias *do porquê* ela acontece. Nas duas cidades em que pesquisei as razões elencadas pelos motoristas são múltiplas, que remetem ao contexto em que estão inseridas. Dividi essas explicações em dois conjuntos: *popularização por preço* e *popularização por hábito*. São noções que intercambiam e que ajudam a explicar esse fenômeno, de como a classe social configura a aderência dos aplicativos como hábito atrativo, a despeito de outras formas de transporte urbano.

---

<sup>163</sup> Mary Douglas aponta como existe uma via para compreensão da sociedade nas definições culturais e históricas do que é sujo e do que é limpo.

<sup>164</sup> Rodovia interestadual 75, com mais de 2,800km, vai do estado da Florida no sul até o norte, no estado de Michigan, na fronteira com o Canadá.

#### 4.5 Popularização por hábito e popularização por preço

A popularização dos aplicativos explicita as contradições entre as narrativas empresariais e a “vida real”, entre a expectativa de um passageiro ideal e os encontros indesejados com as botinas de barro de um passageiro operário. “Eu represento quem está me transferindo o valor”, disse um de meus interlocutores. Lidar com diferentes classes sociais na figura do passageiro aciona um imaginário da figura de trabalho do “motorista particular” para o qual o status está associado a quem está no banco do passageiro. Os sistemas de avaliação enfatizam essa ideia de que uma progressão nas diferentes categorias de motorista indicaria um público mais seletivo a ser transportado.

O fato de os aplicativos terem se tornado um modo de transporte popular é uma faca de dois gumes. Sem ela, não haveria trabalho. Com ela, lidar com os imprevistos da diversidade urbana, seus territórios e pessoas. Existe uma inquietação, por parte dos motoristas, de como e porque a popularização acontece, mobilizando suas próprias teorias. O primeiro argumento, e mais direto, é o preço. Principalmente em Porto Alegre, onde as taxas de uma corrida de aplicativo para uma curta distância chegavam próximas ao custo de uma passagem de ônibus.<sup>165</sup> Mesmo durante a pandemia, as empresas tentaram manter os valores das tarifas baixos para os passageiros, o que gerou protestos significativos por parte dos motoristas.

Optar pelo trajeto usando o transporte por aplicativo, dividindo a corrida com até 3 pessoas, faz com que o gasto seja comparável ao uso do transporte público, sem contar com os seus inconvenientes, tais como esperar por muito tempo no ponto de ônibus, trafegar no transporte cheio, etc. O cálculo econômico é um dos fatores que torna mais amplo o acesso a esse tipo de transporte, mas não é o único. Os aplicativos estabeleceram um hábito, uma forma de deslocamento que começa usando o celular e sendo buscado no ponto exato onde se deseja.

Diferente de Porto Alegre, em Atlanta o serviço de aplicativo não pode ser considerado barato. “Não é o preço que faz com que as pessoas usem o Uber”, me reforçou a Sra. Wilson. A passagem do transporte urbano do sistema MARTA, que conecta ônibus e trens na cidade é de 2 dólares, enquanto que a tarifa base de uma viagem de Uber começa em 10 dólares. Mas, um trajeto que dura 5 minutos de carro

---

<sup>165</sup> Os valores oscilaram bastante durante os anos em que a realizei a pesquisa.

pode durar até 50 minutos para quem depende do transporte público de Atlanta (PEIPINS, L.A., GRAHAM, S., YOUNG, R. *et al.* 2011). Minha interlocutora diz que as pessoas “estão dispostas a pagar mais” por essa comodidade<sup>166</sup> e até critica um pouco seus passageiros que não tem carro, dizendo que são um pouco preguiçosos (*lazy*) por não quererem usar o transporte público. Porém, a maior indignação da senhora Wilson é de que mesmo com as pessoas pagando altas taxas pelas corridas, elas não são revertidas aos motoristas:

Digamos que da minha casa até o aeroporto sejam 30 ou 40 dólares. Eu vou pagar por isso! Os motoristas ganhariam uns 11 dólares com essa corrida. Então... quem pega esse dinheiro? As pessoas aqui em Atlanta estão dispostas a pagar o Uber, mas o que estão pensando é que o motorista está recebendo o dinheiro. Então a pessoa não vai querer dar gorjeta ao motorista. porque por que eu darei gorjeta ao motorista quando você me cobra 30 dólares? (Brenda Wilson – outubro de 2021)

A popularização é um fenômeno percebido pelos motoristas, tanto no Brasil como nos Estados Unidos, ainda que com claras diferenças. O fio condutor entre essas experiências são as contradições e reflexões que essa percepção levanta.

#### 4.6 Discutindo classe social etnograficamente

As percepções sobre a popularização embaralham as cartas quando pensamos em termos de classe social. Entender como a classe social é mobilizada pelas pessoas em seu cotidiano é importante para esclarecer um outro importante eixo dessa pesquisa: as organizações. Se as percepções de classe que os motoristas fazem dos passageiros complexificam as divisões sociais das sociedades urbanas, o que pensar das divisões internas a essa categoria profissional? Como pensar o valor de si mesmo perante o trabalho e a coexistência com as possibilidades de organização coletiva entre motoristas de aplicativo. Quais os esforços consolidar um grupo exige?

O tema das divisões entre trabalhadores é constante desafio das lideranças, dos administradores de grupos, dos presidentes de sindicato e outras figuras que surgiram junto com a categoria, relativamente recente, dos motoristas de aplicativo.

---

<sup>166</sup> “They not gonna stand in a bus stop! In the rain, in the cold and they will have to most likely walk to the bus stop. They not gonna do that because they lazy, they want somebody to pick them up in front of their door. and they you know willing to pay it. Uber with prices be so high is because demand. Everybody needs it!” (BRENDA WILSON – outubro de 2021)

São nas organizações coletivas que são mobilizados outros sentidos de “classe”, de “grupo”, de “categoria”. Esse é o tema do capítulo seguinte.

## CAPÍTULO 5: Coletivos, grupos e organizações



As organizações de motoristas de aplicativo podem ser entendidas como parte dos movimentos sociais das últimas décadas, por expressarem suas características: são coletivos mais conectados com as redes sociais e rearranjados do ponto de vista do entendimento do que significa a política. Entre os motoristas são várias as formas de grupos e a principal característica que eles têm em comum é o uso das redes sociais como forma de comunicação e conexão.

A internet e as redes sociais têm transformado expressivamente a maneira como conjuntos de pessoas se organizam em torno de uma causa ou pauta. No Brasil, as grandes manifestações de 2013, conhecidas como *Jornadas de Junho*, foram impulsionadas pelo Facebook. A greve dos caminhoneiros de 2018 mostrou como essas características se adequaram a um movimento de trabalhadores: lideranças fragmentares<sup>167</sup>, comunicação fortalecida pelo WhatsApp (ROSSI, 2018), diversidade de pautas e de posições políticas dentro do movimento.

Entre os trabalhadores por aplicativo, a influência do Whatsapp é marcada, tanto no caso de entregadores que através dele protagonizaram “uma das maiores paralisações de entregadores no mundo no ano de 2020” (GROHMAN, 2022, p. 216), como dos motoristas que acompanhei. A própria palavra utilizada ao se referir aos agregamentos de motoristas se mescla a um termos utilizado corriqueiramente no *Whatsapp*: grupo. Nessa plataforma digital, o grupo é um conjunto de contatos de telefone com os quais se pode compartilhar mensagens de texto, de áudio, imagens, links, vídeos. Acompanhar as organizações coletivas e políticas dos motoristas de aplicativo implicou em considerar grupos de *Whatsapp* como campo etnográfico.

Conforme fui aprofundando os estudos dos grupos e associações políticas dos motoristas de aplicativos, fui concordando com a ideia de Bruno Latour (2012) de que “não há grupos, apenas formação de grupos”, ou seja, atentei para as situações de formação e desmantelamento dos grupos e do trabalho constante e vigilante dos atores em mantê-los em funcionamento. Estudando os processos de manutenção dos grupos e da expressão pública e política dos motoristas de aplicativo, tive como interlocutores figuras que se destacavam como lideranças, fomentadoras de discussão, organizadores ou administradores de grupos.

---

<sup>167</sup> Na greve dos caminhoneiros, assim como nas manifestações de 2013 analisadas por Pinheiro-Machado (2019), a “falta de liderança imediatamente identificável” foi uma das características importantes para entender os desdobramentos desses movimentos.

Os primeiros contatos que tive com os grupos foram no “mundo offline”, quando percebi a presença de coletivos de motoristas nos eventos que acompanhei. Seja nas ações solidárias quando um motorista perdia um veículo por acidente ou roubo – tais como rifas ou venda de lanches, cujo lucro era destinado ao apoio –, seja nas manifestações e marchas contra a violência urbana ou reajuste de tarifas, os grupos estavam ali. Nessas situações, os grupos surgiram como fenômeno visual: o pertencimento coletivo era expresso em adesivos nos carros, logomarcas e títulos exibidos em camisetas. As estampas apresentavam a diversidade de possíveis grupos e a presença de vários em uma mesma situação indicava uma rede de conexões entre eles.

Buscando essa visualidade e expressividade que havia visto em Porto Alegre, lancei-me a mapear as organizações de motoristas em Atlanta. Encontrei algumas associações na internet, ainda que bem menos que em outras cidades do país, tais como Chicago, Filadélfia e Nova York. Mas, ao dialogar com os motoristas nas ruas de Atlanta, encontrei um cenário bem diferente da capital gaúcha. Enquanto no Brasil logo alguém indicava integrar algum grupo de Whatsapp – mesmo que não necessariamente engajado politicamente com ele, como discutirei adiante – a resposta regular em Atlanta era de que a pessoa tinha alguns poucos contatos, mas não fazia parte propriamente de um “grupo”. Isso tem diretamente a ver com as redes sociais: nos Estados Unidos o WhatsApp não é uma ferramenta tão popular<sup>168</sup>, o Facebook é bem mais utilizado para conexão de mensagens e a troca de mensagens de celular e ligações.

Nos Estados Unidos, com uma forte tradição da criação de sindicatos e movimento sindical, como pude ver na proliferação de grupos e movimentos organizados nas redes sociais, como o Facebook e Twitter, a maioria das pessoas com as quais conversei em Atlanta diziam ter pouco envolvimento engajado com pautas de reivindicação. Isso me lembrou uma conversa que tive com um funcionário da *Amazon*, que trabalhava na cidade de Baltimore, logo após a criação do primeiro sindicato da empresa (TARAZOV, 2022), em Nova York. Perguntei para ele como estava vendo aquele movimento “desde dentro” e se havia alguma iniciativa similar

---

<sup>168</sup> Outras plataformas tais como Facebook e mensagens. Isso impactou inclusive na maneira de fazer trabalho de campo e entrevistas. Enquanto no Brasil seguia as redes de WhatsApp e outros grupos, mobilizei e-mails, conversações via telefone e Facebook para rastrear os grupos.

em Baltimore. Ele me respondeu apenas que “entrava e saía” do trabalho, sem se preocupar com essas questões.

A situação econômica nos EUA – descrita no primeiro capítulo – e fenômeno dos pedidos de demissão em massa permitia que as pessoas concretizassem os *desejos e projetos de saída* dos seus empregos com muito mais fluidez do que no Brasil. Entendo que o cenário mais fragmentado em termos de organizações de motoristas em Atlanta é uma consequência disso.

A principal diferença entre os cenários de organização política em Porto Alegre e Atlanta, era a intensidade da mobilização de motoristas em grupos, maior na primeira cidade do que na segunda. Já o que os aproximou bastante, como uma recorrência nas falas dos interlocutores, foi o tema da violência urbana. Ela era um mote constante que motivava a organização coletiva dos motoristas. Em Atlanta, assim como em Porto Alegre, as redes de apoio se manifestavam como formas de proteção e a preocupação com a segurança era recorrente. Isso confirmou algo que meus interlocutores haviam narrado há algum tempo: que a violência urbana e de gênero é um dos primeiros motivadores para a criação e organização dos grupos.

### **5.1 Da violência urbana à “questão da segurança”**

A preocupação com a violência urbana se transformava em “questão da segurança”, quando as narrativas dos motoristas faziam a transposição para o campo político, em um sentido amplo. O risco, por ser imprevisível<sup>169</sup>, torna a eventual violência uma constante para todos. A probabilidade de sofrer um assalto ou uma agressão, por estar no lugar errado e na hora errada, é suscetível a todos que compartilham esse modo de ganhar vida. Dessa maneira, é uma das primeiras pautas que amalgamam os trabalhadores e trabalhadoras coletivamente. O gerenciamento dos territórios urbanos tidos como “espaços perigosos”, analisados no capítulo anterior, são revestidos de complexa relação com os grupos. De acordo com Gabriela, liderança do grupo “Ponta Firme”, o apercebimento da cidade como um espaço perigoso, para aquele “novos” na profissão, originou uma forma associativa, mediada pelas redes sociais, em especial o WhatsApp:

---

<sup>169</sup> Julia Guivant (1998), Ulrich Beck (2010), Mary Douglas & Aaron Wildavsky (2012) são algumas das referências no estudo social sobre o risco.

Quando a gente começou a trabalhar com aplicativo, que foi logo que a Uber entrou aqui em Porto Alegre a gente tomou muito pau na rua, de muitas coisas né. A gente pegou uma classe que eram os taxistas, que já dominavam o mercado, que já sabiam trabalhar, tinham traquejo pra rua. Os caras são mega sagazes, eles tinham uma visão de anos de trabalho e a gente chegou cru, verde, num mercado que era novo. Ele [taxistas] ainda tinham uma profissionalização exigida para começar a trabalhar, para transportar pessoas. A gente não tinha a maioria era, sei lá tinha gente que mal sabia dirigir e aí não, vou fazer Uber, entendeu? Tinha gente de todo o tipo, né? Gente que não era profissional.

Então a gente tomou muito pau e aí começaram a se formar os grupos de apoio, isso a uns 4 anos e meio atrás, não é como é hoje. Hoje, os grupos eles têm essa finalidade de apoio e tem um outro contexto social, de rede social, de interação e tal, mas na época não foi, a gente se uniu por necessidade. As pessoas foram se unindo e entendendo que era assim a única forma de se proteger. E aí começaram os grupos, eu participei no início dos primeiros grupos. Eram poucos: tinham uns 4 ou 5 grupos em Porto Alegre, depois foram se difundindo.

E era exatamente pra isso, apoio de tudo que é tipo. E tu ficas próxima das pessoas, hoje eu conheço todo mundo do meu grupo, a situação de vida de cada um e a gente se ajuda tanto no trecho, no trabalho, tanto nessas situações de vida aí, como essas dos alimentos<sup>170</sup>, por exemplo. (GABRIELA, abril de 2021)

A atenção com a segurança, era uma das preocupações de Ms. Wilson, que tinha iniciado recentemente o trabalho com aplicativos em Atlanta. Para ela, era menos importante estabelecer uma conexão política com seus colegas motoristas, mas, sim, garantir uma rede de apoio de mulheres que dirigiam por aplicativo. Para cumprir essa finalidade sua ideia era criar um grupo no *Telegram*<sup>171</sup>, o que imediatamente me propus a ajudar na criação de um flyer de divulgação. Quando a perguntei qual título queria colocar no grupo, respondeu com algo que já sugeria o tipo de proteção e conexão que esperava encontrar em um coletivo desse tipo: “I am my sister’s keeper”<sup>172</sup>.

---

<sup>170</sup> Quando se referia a um mutirão organizado para juntar alimentos para um “colega que estava passando por dificuldade”, durante a pandemia. O “mutirão” como forma de trabalho cooperativo e solidário tem longevidade no estudo antropológico, em especial sobre as populações camponesas e caipiras (CANDIDO, 1987).

<sup>171</sup> Telegram é serviço de mensagens instantâneas, mais popular nos Estados Unidos e que vem ganhando mais adeptos no Brasil. Nas eleições brasileiras de 2022, a criação de grupos no Telegram foi um das faces de divulgação e campanha política.

<sup>172</sup> A expressão é traduzida por “Eu sou a guardiã da minha irmã”. Faz uma referência ao Velho Testamento bíblico. Na bíblia, quando Deus pergunta a Caim onde está seu irmão Abel (que ele acabara de matar), ele responde: “Por acaso sou eu o guarda de meu irmão?” Conforme o professor Dr. Ruben Oliven, isso demonstra a característica protestante presente nos Estados Unidos, eles são leitores do Velho Testamento de maneira mais intensa do que no Brasil.



Figura 48: Flyer sobre fotografia de placa de carro do estado da Geórgia.  
Foto: Guillermo. Edição: Felipe Rodrigues.

Proteção e solidariedade são categorias-chave que norteiam a atuação dos grupos. Foi o que me contou Dener, quando conversamos na Câmara Municipal de Porto Alegre. Vestindo uma camiseta dos “Rastreados de Guaíba”, justificou que boa parte dos motivos deles estarem ali, além da luta contra a taxaço “absurda” discutida na Câmara, eram as pautas de segurança no trabalho.

Antes de tudo, eu sou Topógrafo Prático há 15 anos, carteira registrada, tudo bonitinho, são anos de trabalho que eu fiz barragem, estrada... Na área de engenharia, tudo que envolve, eu tava dentro. Porém, veio a crise, aconteceu o que todo mundo tá cansado de saber...derrubou. Muitos perderam emprego, inclusive eu, e antes de entrar para a Uber e 99Pop ou o que for, pesquisei bastante e vi que é razoável. Não é aquela mil maravilha que todo mundo pensa, não é. Porque, questão de segurança é complicado, se tu não te policiar e não ter um cuidado extra...pode acontecer, como já aconteceu com outros colegas, que perderam a vida, que foram assaltados, apanharam... Eu escolhi, forçadamente, achar alguma coisa que desse pra trabalhar. Pois bem, hoje eu tô seguindo nesse ramo. Entrei pro grupo dos colegas, *um cuida do outro, a verdade é essa. Por exemplo, tu tá num lugar meio perigoso e tal, tu pedes pra um outro ficar de olho, então tá todo mundo de olho, todo mundo se rastreia.* (Dener – dezembro de 2019 – **grifos meus**)

O título do grupo de Dener designa uma prática comum entre meus interlocutores: o compartilhamento de localização. O WhatsApp permite que os

usuários compartilhem sua geolocalização com outras pessoas, utilizando a internet móvel e o posicionamento do GPS. Com essa ferramenta, somada a troca de mensagens, os integrantes dos grupos podem informar com precisão uns aos outros onde estão e sinalizar em caso de alguma emergência.

A violência é um motivador para a organização coletiva. Mas, moldar de maneira organizada esse anseio coletivo demanda um trabalho e pessoas dispostas a fazê-los. Essas pessoas acabam assumindo posições de administração e organização nos grupos. É o caso de Joe Moraes, presidente Associação Liga dos Motoristas de Aplicativo do Rio Grande do Sul (ALMA/RS) e para quem o reconhecimento da importância do engajamento coletivo no mundo profissional vem bem antes de existirem aplicativos de transporte.



Figura 49: Joe na Câmara Municipal.  
Foto: Guillermo Gómez.

Venho de uma família simples, de trabalhadores. Meu pai faleceu quando ainda trabalhava na construção civil. Sempre trabalhei desde cedo, comecei a trabalhar com carteira assinada aos 14 anos de idade. Já trabalhava antes disso, em lancheria, fui engraxate, engraxava sapato, lá na década de 70. Tive lá meus envolvimento na época estudantil, com o movimento estudantil, depois, acabei indo pra metalurgia. Na metalurgia, me envolvi com o movimento sindical, na década de 80. Participei das campanhas das Diretas Já, de toda a abertura política que nós tivemos, transição da ditadura. Enfim, sempre trabalho, muito trabalho. Depois.... Servi o exército, e... fiquei no exército algum tempo, depois sai, voltei pro mercado de trabalho, trabalhei na área de comercio, restaurantes, hotéis. Depois eu comecei a trabalhar na construção civil, mais especificamente, eu sou eletricista, meio que me

especializei nisso, na época. Fiz algumas obras, alguns projetos, executei alguns projetos em Porto Alegre, em eletricidade, mas o meu ramo aí em 2015, 2016.... começo de 2017, andava meio difícil de ganhos né. Então, tava, diminuindo. Eu já era casado, eu casei na década de 80, começo da década de 90, já tinha duas filhas, então precisava trabalhar, duas filhas né. Descobri os aplicativos como motorista de aplicativo nos “intervalos” do serviço de eletricidade, lá no começo de 2017 e... de lá já se vão quase 3 anos que comecei como motorista.

Comecei a me envolver com as demandas dos motoristas de aplicativo. na época a gente tinha um número já bem expressivo de mortes: motoristas assassinados, roubo seguido de morte do motorista. Começamos lá em 2017 uma movimentação com os motoristas no sentido de buscar um pouco mais de segurança, tanto junto aos órgãos de segurança quanto junto as próprias plataformas, que nos davam pouca segurança. Hoje já é um pouco melhor, mas ainda é precário. Sabe que ainda existe falhas e a gente tá sempre brigando por isso. Tivemos uma grande movimentação já no ano de 2018, no sentido de ser ouvidos pelo governo do estado na questão de segurança. (**JOE** – setembro de 2020)

O perfil de Joe indica como sua trajetória em diferentes setores do mundo do trabalho e as experiências em movimentos associativos são fatores importantes no delineamento de seu interesse de participar de movimentos coletivos junto dos motoristas. Ele é uma das várias lideranças encontradas nos diversos grupos de motoristas em Porto Alegre. Em seu caso, preside uma associação registrada de motoristas. Esse tipo de formalização dos coletivos é mais raro, diferentes dos grupos nas redes sociais que existem em grande quantidade. Apesar de participar da ALMA, Joe não está ausente dos grupos de Whatsapp. São neles que acontecem a maior parte das comunicações entre os motoristas, desde o diálogo diário até as chamadas para manifestações políticas. Por isso, é importante entender o funcionamento e as regras desses grupos.

## 5.2 Regras de funcionamento e conduta

*Os grupos não são coisas silenciosas, mas o produto provisório de um rumor constante feito por milhões de vozes contraditórias sobre o que vem a ser um grupo e quem pertence a ele (Latour, 2012, p. 55)*

Uma figura importante nos grupos de Whatsapp são os “administradores”, que são os que podem adicionar e remover outros contatos. Nos grupos e associações de motoristas essa posição se confunde e pode estar ou não relacionada com lideranças de associações e de grupos políticos mais organizados. O processo de admissão ou remoção envolve uma série de regramentos e negociações. Gabriela, que assim como

Joe administra um dos grupos de motoristas, enfatiza o aspecto de um perfil organizador desde a sua apresentação pessoal:

Tenho 33 anos, tenho duas filhas, tenho meu emprego formal de dia, faço aplicativo de noite, administro um grupo de motoristas e estou envolvida em tudo que é trata que envolve os motoristas e coisas sociais assim. (GABRIELA – abril de 2021)

Ela adverte: para entrar no coletivo, que estava composto de aproximadamente 60 pessoas, é preciso seguir regras, que são parte fundamental “da maioria dos grupos sérios”. Como a única administradora envia a cada novo ingressante um conjunto de regras escritas e uma verdadeira “missa de áudios”:

Então a pessoa entra ela sabe que a regra é essa, se ela quiser ela quer, se ela não quiser, ela não precisa entrar. É assim. Meio ditatorial para uma pessoa tão zen e do amor que nem eu! (GABRIELA – abril de 2021)

Assim, Gabriela busca conter qualquer tipo de conflito e delinea limites do que pode e não pode ser discutido e o do que está ou não está incluído no “debate democrático”. O grupo é definido como “grupo colaborativo para facilitar nosso trabalho no trecho”. Quando um novo integrante se junta ao grupo, deve atentar para o conjunto de regras gerais:

- 1) Todos os participantes devem estar em todos os canais do grupo:
  - Grupo principal;
  - SOS (ÁGUA E BALA) (Quem for pego com este grupo silenciado será excluído sem chance de retorno);
  - Localização;
 E o app “Life”

(Fonte: Material do grupo Ponta Firme, cedido por GABRIELA em abril de 2021)

O primeiro ponto demonstra que integrar o “Ponta Firme” implica na participação em três diferentes tipos de grupos de WhatsApp, cada qual com um objetivo diferente. O geral, para compartilhamento de informações, conversas, etc. O “SOS”, exclusivo para pedidos de socorro e emergências entre os motoristas e o “localização”, destinado ao compartilhamento das localizações. Com essa divisão, os membros conseguem perceber onde o colega está, se há alguma emergência e quais são os membros mais próximos que poderiam atendê-lo, sem que essas mensagens

mais importantes fiquem perdidas nas conversas mais corriqueiras do grupo geral. As regras não param por aí:

- 2) É expressamente proibido vídeos de pornografia ou assuntos relacionados;
- 3) O uso dos emoticons “sirene” 🚒 “bandeira” 🚩 e 🚫 é de uso restrito aos casos de emergências ou monitoramentos;
- 4) Propagandas serão permitidas desde que não poluam o grupo e peça autorização prévia;
- 5) Brigas, fofocas e ladaias não serão permitidas no grupo. Se houver algum desentendimento solicitamos que seja resolvido no PV ou que chamem algum ADM para ajudar a solucionar;
- 6) TODOS os integrantes na medida das suas possibilidades devem auxiliar nos socorros. Somente venha a nós o vosso reino não funcionará aqui;
- 7) A adesivagem dos carros é obrigatória para identificação do veículo com facilidade em caso de roubo ou emergência. Colegas de todos os grupos nos conhecem. Se estiver adesivado e tiver problemas qualquer colega de App de grupo para pra ajudar ou me avisa no PV. Seja digno e tenha a hombridade de retirar o adesivo do seu carro se for removido ou sair espontaneamente. O Adm. do grupo tem responsabilidade legal sobre ele então não pode andar com carro adesivado quem não está no grupo. Os integrantes que venderem seus carros ou devolverem de aluguel sem retirar os mesmos serão suspensos até enviarem foto do mesmo sem o adesivo;
- 8) ABSOLUTAMENTE NADA é repassado de dentro do grupo sem autorização. TUDO que acontece no grupo morre aqui. Quem repassar para os 259 mil grupos que estão qualquer coisa que for tratado aqui será excluído na hora sem possibilidade de retorno. Nossos problemas resolvemos dentro de casa. Caso haja necessidade EU GABRIELA pedirei apoio para outros grupos;
- 9) Quem repassar a localização de alguém para terceiros, mesmo que seja a mãe, o marido ou a polícia sem a minha autorização tá fora e dependendo do caso, tá fudido TAMBÉM;
- 10) O grupo principal é para assuntos de trabalho, informações sobre o trecho, monitoramento, coisas pertinentes do trabalho de Uber. O resto é no grupo da zueira. Se vc não está lá pq não quer, não fale merda no grupo principal. Vídeos, memes, figurinhas e assuntos extensos são proibidos no principal;
- 11) Possuímos regras bem específicas para abertura de vaquinhas para ajuda aos integrantes que tiverem problemas com seus veículos que os impossibilite de trabalhar, sendo obrigatória a participação com mínimo de 10 reais.

🚫 Suspensões ou até mesmo exclusões serão aplicadas aos integrantes que não estiverem de acordo com as regras.

(Fonte: Material do grupo Ponta Firme, cedido por GABRIELA em abril de 2021)

O regramento orienta desde conversas no chat, as possíveis “figurinhas” utilizadas – algumas delas representam códigos ou informações específicas. A “adesivagem dos carros” amplia a identidade coletiva em sua expressão visual e pública. A ideia de controle de informações compartilhadas e transmitidas delimita um “fora” e “dentro” do grupo, suas restrições e a maneira de organizar os contatos com o exterior.

A relevância da segurança como questão preponderante nos grupos se mostra na existência de um conjunto de regras e técnicas específicas para esse segmento. Esse conjunto de determinações se intitulam “regras sobre pedidos de ajuda/SOS/monitoramento”.

!! Todos integrantes ao iniciarem os trabalhos nos apps, coloquem imediatamente suas localizações no grupo do whats, sendo necessário: colocar por 8 horas e no texto colocar carro, cor e placa.

OBS: Quando parar de trabalhar ou para descansar por algumas horas, coloquem OFF nesse mesmo grupo.

!! Quando estiver em horário de trabalho e decidir parar em qualquer lugar para dormir, informar o grupo o local e horário para chamar, alguém disponível deve se pronunciar quem irá ligar.

Ex: estou indo dormir em tal local, favor chamar tal horário e tem que ter a resposta de alguém e quando acordar avisar no grupo.

!! Em casos de monitoramento, usar o grupo principal, colocando os emoticons 🚗 🚩 🗣️ MONITORAMENTO, se possível .

! Quem pedir monitoramento é obrigado a atender o telefone durante sua viagem na frente do passageiro.

! Toda a comunicação durante o monitoramento deverá ser feita por áudio no grupo, a fim de evitar que o passageiro tenha acesso ao conteúdo.

Obs.: esse monitoramento serve no caso de ir pegar o passageiro sem saber o destino ou o lugar aonde está indo buscar for um local de risco, se caso perceber que está tranquilo a situação avisar imediatamente.

! Situações duvidosas ou de perigo é no grupo do suporte, falando sobre as quantidades de água, conforme o número de pessoas no carro, ou os emoticons “sirene” ou “bandeira” de preferência, mas qualquer ícone até mesmo um pontinho lá que é o único grupo que não está silenciado, iremos se ligar. E nesse caso a pessoa deverá ser removida do grupo (todos são adm.) antes de qualquer outra conversa, e somente UMA pessoa liga naquele momento. Durante a ligação, deve se falar: o local aonde está, o destino e a previsão de tempo até a chegada. O monitoramento só encerra com uma chamada de vídeo para termos certeza que o motorista em questão está sozinho no carro.

!! Nos casos de alguma necessidade como: pane no carro, pneu furado, primeiro passo é solicitar ajuda no grupo principal, caso demore mais de 5 minutos para alguma resposta, fazer o mesmo no grupo de suporte, após a resposta de alguém, retornar para o grupo de conversas.

!! É proibido falar qualquer outro tipo de assunto até que se resolva a situação do colega.

Obs.: A ideia central do grupo é uma colaboração mútua entre os participantes durante suas atividades e respeitando seus horários de descanso. Casos não previstos nas questões de ajuda ou até mesmo não sendo em função do trabalho poderão ser atendidos conforme disponibilidade dos colegas mas pedimos o bom senso nas solicitações.

🔗 Leia com atenção e repense se você deseja permanecer aqui, e se você está entrando agora e não concorda com o q está proposto por favor não entre.

Não está aberto ao debate democrático nenhum dos itens acima.

(Fonte: Material do grupo Ponta Firme, cedido por Gabriela em abril de 2021)

A descrição do conjunto de regras destinadas às emergências dá noção de um sistema de ação coletiva em torno da segurança e de sua manutenção. A relação do grupo com a violência urbana prioriza a autorresolução sem o acionamento dos órgãos públicos de segurança, ou de outros grupos de motoristas, que seriam considerados “externos”. Conforme conversei com Gabriela, em caso de um roubo de veículo, recorre-se à polícia “em último caso”, buscando evitar um processo burocrático que envolveria o veículo ficar retido por “quase um mês” e “impedindo” que seu motorista trabalhe. Assim, prefere-se “ir atrás”, a partir da rede de grupos, para tentativa de recuperação. Vários casos, relatou a líder do grupo, foram bem sucedidos, apesar de alguns “apertos”.

Importante destacar que as regras descritas aqui são de apenas um dos diversos grupos que existem em Porto Alegre. Cada qual tem sua singularidade, quantidade de administradores, divisão de poder interna e maneiras de comunicação. Apesar disso, esse exemplo de regramento escrito permite entender a complexidade da organização, dos tipos de problemas encontrados durante a rotina de trabalho e de como a comunicação via rede social leva às ações coletivas.

Algo que os grupos têm em comum é que são potentes ferramentas de comunicação e mobilização entre os motoristas. Os resultados dessa comunicação se materializam em ações efetivas, que vão da ordem do cotidiano e da ação de apoio comunitária até a organização via política institucional e movimentos de rua. Acompanhei, por meio da perspectiva etnográfica, situações em que os coletivos de motoristas se articulavam. Tomei como interlocutores as pessoas que assumiam posições de protagonismo nessas organizações e que enfrentavam desafios de união política de uma categoria de trabalho nascida muito recentemente.

### **5.3 Redes de aliança e apoio**

Durante uma noite de “observação flutuante” (PÉTONNET, 2008) no Largo Zumbi dos Palmares<sup>173</sup>, em agosto de 2019, observei naquele amplo espaço de

---

<sup>173</sup> Um ponto de encontro dos motoristas por aplicativo em Porto Alegre. O assunto foi abordado na reportagem “Meu escritório é na praça”, do jornal Zero Hora, 6 e 7 de abril de 2019.

estacionamento uma aglomeração maior do que o de um dia “normal”. Um dos carros estava com o porta-malas abertos e um homem e uma mulher atrás de uma pequena mesa vendiam pequenos kits de “salchipão” e um copo plástico com refrigerante.

“Vai querer, amigo?” Aceitei e paguei o valor: 5 reais. Enquanto comia, observava o grupo que era dividido entre diferentes rodas de conversa que, pela estética, me lembravam os clubes de motoqueiros. Quando terminei a refeição rápida decidi abordar um senhor, que parecia mais isolado, encostado em um carro. Puxei conversa, querendo saber se ele dirigia por aplicativos. “Eu não sou, a maioria aqui é”. Estendendo o papo com “Tio Carlos” – como me informou seu cartão – ouvi seu relato de mais de 20 anos trabalhando como motorista de ônibus pela empresa Viamão. Hoje, trabalha com transporte escolar, motivo que justifica o “tio” na frente de seu nome. Carlos explicou o propósito daquilo tudo: haviam batido no carro de Matheus – o rapaz que tinha me vendido o lanche – e, por isso, o grupo organizou uma “vaquinha”, por meio de eventos como esse, para ajudá-lo a reparar o veículo e voltar ao trabalho.

Esse exemplo de cooperação se multiplica e coordena a integração entre as condições de trabalho, os riscos, os espaços urbanos e as conexões entre os trabalhadores. Essas atividades são fomentadas pelas redes digitais e visibilizam no espaço da cidade os vínculos sociais estabelecidos em torno do trabalho e dos “colegas”.



Figura 50: Redes de solidariedade.  
Fonte: Grupo facebook UBER POA.

A coesão solidária é nítida para os motoristas, que contam com ela e justificam a importância da sua existência, devido à ausência de proteção social de trabalho e do risco de violência urbana, que é retroalimentando e confirmado pela mídia e pela “fala do crime” (CALDEIRA, 2011). O fortalecimento dos vínculos e articulação de ações como essa que acompanhei, estão ancorados na rápida transmissão de informações via internet:

A categoria de certa forma é unida, eu vejo os motoristas de aplicativo como os motoboys, se tu observares em algum momento um acidente de algum motoboy na rua, tu vais ver que juntam motoboys [para ajudar]. E motoristas de aplicativo são mais ou menos assim. Suponhamos que hoje roubem meu carro e eu boto nos grupos de WhatsApp de motoristas. Em meia hora está em todos os grupos de Porto Alegre ou região. (DANIEL - abril de 2020)

Apesar disso, algumas das lideranças com as quais conversei, apontam um ponto chave nesse tipo de ação coletiva: ela não necessariamente se traduz em ação política organizada. Essa não transposição de um campo ao outro é vista de maneira crítica por alguns dos sujeitos, que lidam constantemente com esse desafio. São pessoas que reconhecem, de um lado a efetividade e o poder coletivo dessas ações e de outro sua insuficiência, porque entendem a importância de debater questões políticas institucionalmente. Enxergam na via política a oportunidade de pleitear reformas junto ao poder público e as empresas-plataforma em torno de pautas que concernem os motoristas, desde mobilidade urbana, até a porcentagem de quanto ganham por quilômetros rodados.

Daniel, que tentou sem sucesso se candidatar a vereador de Porto Alegre em 2020, foi uma das pessoas que apresentou para mim essa perspectiva:

Existe o engajamento, mas ele é só em “ações sociais”, digamos assim. Salchipão, todo mundo vai. Roubo de veículo, todo mundo ajuda. Mas, quando tu partes para o lado que a ajuda vai se tornar pública e o apoio, digamos que no lado político, pra tu melhorar mesmo a situação, eu não vejo esse engajamento. (DANIEL - abril de 2020)

A dificuldade em conquistar esse tipo de engajamento é confirmada por Gabriela, quando apresentava os dilemas para construir “a união dos motoristas”:

Em primeiro lugar, nós estamos muito divididos. Entre nós mesmos, nessas divisões internas. Nós não estamos unidos de fato, por questões políticas até, em alguns casos, outros por coisas antigas, porque quem está à frente dos movimentos de luta não são pessoas novas, são os velhos, somos nós, né? Não é velho: são 4 ou 5 anos atrás. Mas, somos nós. A gente já tem uma

carga antiga de relacionamento, então tem um que não vai com a cara do outro, tem um que não concorda com a posição partidária do outro, isso dividiu muito o movimento. A gente tem isso como primeiro problema para poder se unir, brigar pelo que a gente precisa, por mais que agora no último momento a gente levantou uma bandeira branca, entre aspas, entre todos. Isso aconteceu, teve muita briga, muita treta, que desuniu a classe internamente e isso é lamentável porque a causa é tão maior que essas coisas aí né? Isso prejudicou bastante o movimento então precisava de uma unicidade geral dos motoristas da classe trabalhadora e precisava que se reajustasse as tarifas porque é financeiramente inviável do jeito que está. Não tem como, quem não se deu conta disso ainda tá viajando na maionese!

A gente tá se organizando ainda têm frentes que tão se organizando, eles querem continuar. Criar um CNPJ, não uma associação. Para que a gente possa ter mais representatividade no Ministério Público, na Câmara, enfim. Porque quando a gente tá: “ah nós somos representantes dos motoristas”, que é o meu movimento, é independente, apartidário e sem associação vinculada. A gente tem muita força, porque temos uma gama de motoristas muito grande que é avessa a parte das associações né. Só que a gente não tem representatividade lá, onde importa.

Eu fui lá e fiz um vídeo que viralizou, foi legal, show. As pessoas me reconhecem: “a guria do vídeo”. Isso serviu pra quê? As pessoas seguiram o movimento, aderiram a causa muito mais do que em outras manifestações que a gente fez, foi uma adesão muito grande que a gente fez, em todas as esferas de liderança, na minha, na da Caca [outra liderança de coletivos de motoristas], na dum outro lá que surgiu agora. Todo mundo teve sucesso *na adesão dos motoristas*, o problema é quando tu não tens essa parte institucional parece que tu não tens representatividade, por mais que tu represente ‘informalmente’ a maior parte dos motoristas, entendeu?

Hoje eu cheguei num momento em que eu entendi a necessidade de talvez o porquê que foi criada a associação, entende? Hoje o meu grupo lá quer criar o CNPJ e aí que a gente conversou eu e a Bianca [liderança de outro grupo]. Talvez lá no passado eles chegaram à conclusão que a gente chegou agora, de que pra ter força precisava institucionalizar. Eu não sou hipócrita, eu estou aberta a mudar de opinião.

O problema é que tu perdes gente! Tu perdes força. Se eu chegar agora: então tá pessoal, o nosso movimento, que a bandeira dele era apartidário e sem associações agora a gente está criando um CNPJ porque a gente entendeu que é necessário. Quem conhece o meu caráter, ou o da Bianca, ou o do Fábio, de quem já tá envolvido, que sabe que isso aconteceu porque é necessário, que não vai ter um envolvimento além disso, segue com a gente. Mas e aquela outra galera, que veio na onda? Que tá porque veio por essa chamada do apartidário, essa galera a gente perdeu. Eu perdi força no movimento. Só que é muito dúvida, eu perdi força no movimento, mas também se eu continuar no movimento como ele tá, sem ter representatividade lá [esferas institucionais], aí eu não tenho força. (GABRIELA - abril de 2021)

A interessante combinação entre a força do “apartidário” como categoria agregadora e a necessidade de institucionalização faz com que Gabriela questione os significados de “força” e de “apoio”. A tomada de decisão em direção à criação de um CNPJ, por exemplo, traz como ônus a possível redução do número de membros de um grupo e conseqüente redução de seu prestígio enquanto liderança. Importante

destacar que esse tipo de organização dos motoristas se situa em um contexto brasileiro de aversão à política institucional, e de uma disputa política bastante violenta. As disputas eleitorais em 2018 e a vitória da extrema direita no Brasil, ocorreu sob um cenário de confronto político “radicalizado” e “polarizado”, que deflagrou embates das pessoas em suas próprias redes familiares e de proximidade.

Como estratégia de amenizar as expressões políticas partidárias, entendidas como “radicais”, os assuntos desse tipo são tratados quase como um “tabu” no grupo liderado por Gabriela. As comunicações nos grupos estão focadas em resolução de problemas e informações sobre “o trecho”, ou seja, o cotidiano de trabalho. Agora ela se encontra uma situação contraditória – a de tentar negociar com aqueles que aderiram ao grupo pelo mote de “apartidário”, a importância de uma presença institucional para o coletivo.

Pessoas como Gabriela tem um poder de organizar o dia a dia dos motoristas: as situações de emergência, o carro com pneu furado em um território considerado perigoso e as ações solidárias. Esse tipo de poder, diz respeito a um prestígio social informal (FOOTE-WHYTE, 2005), adquirido no convívio coletivo. As pessoas que estão na “cabeça” desse tipo de gestão cotidiana das soluções coletivas também reconhecem importância de pleitear espaço na discussão política institucional, pensando que nela existe possibilidade de transformação das condições de vida e trabalho. Porém, quando esses mesmos sujeitos introduzem “o assunto política” nos diálogos com seus grupos, lidam com aversão a essa dimensão mais organizada da política e correm o risco de “perder gente”. Portanto, um dos desafios das lideranças interessadas reside em como fazer esse diálogo, que tenha a política no centro das preocupações.

#### **5.4 A política como um assunto**

Sendo um dos coordenadores do grupo “Uber da Quebrada”, Luciano lida com os desafios de discutir – ou não discutir – política nos coletivos de motoristas. Dentro de um mesmo grupo, trabalhadores de diversos espectros políticos coexistem, mas existe um trabalho (LATOURET, 2012) constante de manutenção do grupo “em pé”. Luciano define essa dificuldade usando a metáfora de vizinhos de apartamento, um de esquerda e outro de direita. Conviver diariamente e com muita proximidade com pessoas que são radicalmente opostas em termos políticos. Esse é um dos desafios

dos motoristas de aplicativo quando integram um grupo de Whatsapp, de acordo com meu interlocutor. Quando ele e as outras lideranças encontraram na política uma possibilidade “levaram” a questão para o coletivo e enfrentaram as consequências:

Nós participamos de algumas reuniões, começamos a compreender melhor o que tava acontecendo e levamos pro grupo. Aí vem os extremistas que não querem participar: “ah, política.” Tu tens o livre arbítrio de não participar, só que tem que nos dar o direito de mostrar também o que está acontecendo ali, entende? A gente tem que entender que não se faz nada sem política, não adianta. Tu tens que entender que tu tens que conviver com a direita do teu lado, se tu és de esquerda, teu vizinho é de direita. Tem hoje em dia isso na sociedade, as pessoas acham que não pode. Eu digo: cara, dentro do grupo não temos gente do PT? Não temos do PSL? Não temos gays dentro do grupo? Não temos negros, não temos índios? Nós somos uma sociedade, nós somos assim. O meu colega, o seu José. Ele é uma boa pessoa, ele é bolsonarista, ele é de direita. Eu digo assim: Seu José a gente não come churrasco junto? O senhor não me socorre? O senhor tem algo contra mim? Agora vai mudar porque eu descobri que o senhor é bolsonarista? Para mim não mudou. Então tu fazes as pessoas ter essa visão. (LUCIANO – março de 2021)

O bolsonarismo se constituiu enquanto força política que representou a ascensão da direita radical no Brasil. O sentimento de aversão ao Partido dos Trabalhadores (PT), denominado de antipetismo, serviu como combustível e fortalecimento dessa posição política. As antropólogas Rosana Pinheiro-Machado e Lucia Scalco (2020) demonstram como o antipetismo deixou de ser característica restrita às camadas médias e altas e na última década começou a ter ampla adesão também nos setores populares. As camadas populares que nos governos do PT haviam sido incluídas na economia, a partir de uma política de mobilidade social ascendente baseada no consumo, desenvolveram um forte ressentimento quando foram afetadas drasticamente pela crise econômica.

As autoras argumentam que a inclusão pelo consumo trouxe, ao mesmo tempo, um senso de autoestima e empoderamento para essas pessoas, mas uma desmobilização política gradual das bases, quando “a relação entre o Estado e as pessoas se tornou mais individualizada e *apolítica*”<sup>174</sup> (PINHEIRO-MACHADO & SCALCO, 2020, p. 22 – **grifo meu**). Os aplicativos de transporte começam a surgir como possibilidade de trabalho justamente nesse contexto político e econômico. São pessoas que vivenciaram um projeto político de melhora social para as camadas

---

<sup>174</sup> “(...) it represented a gradual demobilization of the PT’s popular base as the relationship between the state and the people became more individualized and apolitical, meaning demanding less effort in building the collective.” (PINHEIRO-MACHADO & SCALCO, 2020, p. 22).

populares, que sofreram as duras consequências da recessão econômica e que, se não se ressentiram pessoalmente com os governos de esquerda, observaram muitas pessoas no seu entorno, aderindo a esse sentimento.

É importante apontar as consequências da radicalização da disputa política afetou em como a política é pensada no dia a dia. Os motoristas de aplicativo, como qualquer outra categoria de trabalhadores que tente se organizar no Brasil contemporâneo, tem de lidar com essas extremadas oposições políticas entre seus integrantes. Nesse contexto, as “pautas de trabalho” são o que é de comum interesse de ambos os espectros políticos das camadas populares. Já as opiniões e expressões políticas são tratadas como imutáveis. Conforme me relatou Luciano, por exemplo: “Porque acho que assim ó, quando uma questão atinge teu viés ideológico, se torna difícil querer mudar esse cara”, quando se referia aos pontos intransigentes que encontrar no diálogo com alguns colegas de trabalho.

As pessoas que têm posições de liderança nos grupos e associações de motoristas lidam com o dilema da polarização política dentro das camadas trabalhadoras. O esforço desses sujeitos é de mediar, cada qual com seu estilo e intensidade, os interesses em melhora da categoria “como um todo” e as diferenças de alinhamento “dentro” dela. Esse movimento aparece nas maneiras como alguns dos grupos interagem com política partidária institucional. A escolha de um de meus interlocutores, como integrante de uma associação de motoristas foi de “falar com todo mundo”:

Eu já falei com partido de direita, partido de esquerda, partido de centro. A nossa entidade é uma entidade apartidária. Ela não tem fins lucrativos, não temos partido e não tomamos partido. Nós temos hoje candidatos que querem ir pra prefeito de Porto Alegre, eles mandam perguntar coisa, o que vocês acham. Mas, na hora, eu não vou falar como entidade para apoiar ninguém, não vamos fazer isso.

Por que ser apartidário? Consigo negociar com todas as partes. Política se faz agregando, fazendo, conversando, buscando entendimento. Não importa se é de esquerda ou de direita, mas o objetivo é ajuda ao próximo, ajuda ao motorista. Enfim, então, porque nós criamos uma entidade apartidária? Porque eu tenho ter entrada em todos os grupos. Lógico que eu gostaria, eu tenho uma vertente progressista, fui filiado a partidos de esquerda, lá na Abertura política. Eu tava em 1982 em cima do palanque quando o Brizola veio fazer o comício, eu estive inserido no movimento estudantil muito antes disso. Na abertura política eu participei dela e sempre fui de esquerda, sempre fui muito radical nessa questão de liberdade, na liberdade de ajudar o próximo, tentar fazer o bem sem olhar a quem. Então a minha

corrente política é uma corrente progressista. Mas eu não posso gerir uma entidade voltada somente pro lucro político. (maio de 2020)

O conflito entre suas ideias e o papel conciliador necessário para gerir é uma marca da narrativa de meu informante. Os ideais políticos não estão ausentes, mas, na visão de meu interlocutor, interditariam a força do movimento, caso fossem explícitos.

### 5.5 Grupos e... mais grupos

Se a política é um assunto “complicado” de ser debatido entre os motoristas de aplicativo, existe uma esfera, criada por eles nas redes de Whatsapp, na qual ela é assunto principal. Esse tipo de discussão não acontece nos grupos de trabalho, mas, sim, nos chamados *grupos de administradores*. O título indica o óbvio: cada membro desse grupo administra um ou mais grupos de trabalhadores. A fim de visualizar a interconexão entre os tipos de grupo, tomo como exemplo a manifestação realizada por motoristas de Porto Alegre e região, no mês de abril de 2021. As reivindicações contra as baixas tarifas buscavam exercer pressão sobre diferentes esferas envolvidas no imbróglio:

- 1) As empresas-aplicativos, com as quais se tem mais dificuldade para dialogar;
- 2) O poder público, do qual se exigia o papel de mediador e regulador perante as empresas. O Estado (poder público) é a quem se recorria para conseguir “sentar na mesa” junto com as empresas;
- 3) Sensibilização dos clientes: responsabilização e pedido de apoio da “outra face” (Cf. TIROLE, 2020)<sup>175</sup>

Em mobilizações como essas, são necessárias “pressão” e “união”, que se materializavam na capacidade dos grupos de ativar o maior número de pessoas

---

<sup>175</sup> Um dos exemplos dessa tática foi feito pelo movimento Entregadores Antifascistas em julho de 2021, no chamado “Apagão dos Apps”. O pedido para que os clientes não consumissem no dia que os entregadores estavam se manifestando para apoiar a causa. Como o mercado biface se estrutura com as duas faces interdependentes, os entregadores reconheciam que somente eles “parando” as manifestações não iriam ter tanta efetividade. Se os pedidos dos clientes continuassem os motoristas que não se manifestassem iriam se beneficiar da ausência dos motoristas que estivessem protestando, já que a demanda por seus serviços aumentaria. O apagão dos apps era um movimento de trabalhadores que, para funcionar, precisava do apoio dos clientes consumidores.

possível. Esse movimento fez com que se ativassem diferentes tipos de grupos. Organizei um esquema de três tipos de grupo, conforme me relatou Gabriela:

- a) O grupo da manifestação: composto por pessoas já apoiadoras, que recebiam ali as informações e direcionamentos;
- b) Os grupos dos administradores, que debatiam as pautas e os dilemas. Como nesse grupo cada membro é um administrador de grupos de trabalho, as informações saem desse e se espalham. A tentativa era que se chegassem nos integrantes dos grupos de trabalho e que esses fizessem parte do grupo da manifestação;
- c) Grupos de trabalho: onde se trocam informações sobre o cotidiano, localizações e podem chegar informações de manifestação.

Esse escalonamento de diferentes categorias de grupos é o que permite a pulverização das informações com muita velocidade. Esse fator acrescenta um poder de mobilização que é a característica dos movimentos de trabalho do século XXI. Conforme relatou uma interlocutora que administrava um “grupo de administradores”, a vantagem de ter acesso a um grupo como esse, é certeza da capilaridade da mensagem transmitida:

Eu administro o GRS que é União dos Grupos do Rio Grande do Sul, acho que tem uns 60 poucos administradores de grupos. Em 5 minutos o material estava em todos os grupos, porque o pessoal compartilhou a partir de lá. A informação difunde muito rápido. Isso é bom e é ruim.

Como informado por minha interlocutora, a velocidade de informação tem seu ônus e bônus. O principal ponto negativo são os efeitos das notícias falsas e a incapacidade dos administradores e membros de contê-las. Ao longo da pesquisa, percebi que o combate às notícias falsas é feito em alguns grupos e outros não e não existe um processo muito sistemático nesse sentido. Um desses casos, relatado por Luciano, aconteceu por acaso. Após as condenações de Lula terem sido anuladas pelo Supremo Tribunal Federal, um dos membros do grupo que meu interlocutor integrava:

começou a colocar deixas [no sentido de provocações], até o momento saudáveis. Até que botou uma foto de hospital dizendo que aquilo era governo Lula e eu sabia que aquilo ali foi um hospital em São Paulo que pegou fogo e o pessoal do hospital colocou todos os enfermos num ginásio. Ele usou essa imagem antiga para uma desinformação. Eu coloquei pra ele “ó isso aí tem que avaliar, cuidar para não disseminar *fake news* no grupo”. (LUCIANO – março de 2021)

Os processos que originaram alguns dos movimentos que acompanhei, eram descritos pelos organizadores como algo que começava nesse grupo de administradores. Demanda uma intensa negociação com outros grupos, outros administradores. Gabriela me contou que como há um número grande de grupos em Porto Alegre, a única forma de acessar todas aquelas pessoas é por meio da conexão com os administradores dos respectivos grupos.

A gente tem sei lá, 300, 400 grupos em Porto Alegre, então quando tu vai fazer uma organização de algum movimento, eu tenho que chamar o administrador do grupo x,y,z . Aí eu trago esses caras e esses caras mobilizam os seus grupos. (GABRIELA – abril de 2021)

Os administradores “levavam” a questão para o grupo de trabalho contando, ou não, com a adesão de seus membros. A adesão era sempre uma possibilidade, não uma exigência. A comunicação entre diferentes grupos, mediada pelos administradores e administradoras, pode dar resultado em uma ação combinada também em casos de emergência e de segurança:

Por exemplo, o meu grupo Ponta Firme. A maior parte das pessoas é de Porto Alegre, tá? Então as pessoas trabalham mais nessa região. Daí eu pego um motorista que pegou uma corrida e desapareceu lá em São Leopoldo, ou ele me pediu um socorro, ele tá com problema com um passageiro e ela tá lá em São Leopoldo, pra eu chegar nesse cara eu vou demorar 1h, por mais que meu grupo tenha apoio e seja forte eu tenho um fator tempo aí né? Deslocamento. Que que eu faço nesses grupos de administradores? Ó pessoal, tô com um motorista, a localização dele é tal, preciso que alguém chegue junto com ele. Todos os grupos de São Leopoldo vão ver se tem gente perto daquela localização e mandam seus integrantes lá, entendeu? É para se expandir a rede de apoio, essa é a verdade. (GABRIELA – abril de 2021)

Esse exemplo mostra como os coletivos de motoristas têm um raio de ação na cidade. A ação combinada permite uma expansão das áreas cobertas pelas redes de proximidade, auxiliada pelas posições atualizadas do GPS e outros aplicativos. Já na ação política se sedimentam as datas e os horários e a circulação de informação é de divulgação e incentivo para participação. Esse tipo de expressões podem ser carreatas, mas comumente é o momento em que desce do carro e se caminha, ocupando as ruas com as pautas dos motoristas.

## 5.6 Manifestando na rua

Em fevereiro de 2020 foram discutidos, na Câmara Municipal de Porto Alegre, um projeto amplo de mobilidade urbana, que apresentava propostas para a alteração de diferentes setores. Com o objetivo de baratear a passagem de ônibus, a proposta visava taxar os aplicativos por quilômetro rodado, cobrar “pedágio” para veículos de fora da cidade e implicava em uma redução gradual de cobradores de ônibus (CORREIO DO POVO, 2020).<sup>176</sup> Os motoristas de aplicativo organizaram uma marcha e uma ocupação massiva das discussões na câmara.

Na caminhada curta do Largo Zumbi dos Palmares até a Câmara Municipal de Porto Alegre, a visualidade dos grupos se fez presente. Ao chegar aos portões da Câmara, o aglomerado de motoristas ostentava adesivos, camisetas e bandeiras de diversos coletivos que a integravam. A eles se somavam o sindicato dos rodoviários, que estava diretamente implicado na discussão das reformas no transporte urbano. Compondo a diversidade do evento, estavam presentes desde a juventude política do PSOL, pessoas com camisetas e adesivos da União Nacional dos Estudantes (UNE) e do Movimento Brasil Livre (MBL). Os ambulantes, figuras trabalhadoras recorrentes em qualquer manifestação de rua, vendiam água e refrigerantes.



Figura 51: Manifestações em fevereiro de 2020.  
Fonte: Guillermo Gómez.

<sup>176</sup> A eliminação dos cobradores é uma tendência mundial. Trata-se de uma categoria profissional que está fadada ao desaparecimento.

Uma manifestação como essa demonstra as características de uma categoria de trabalho em ebulição. Motoristas de aplicativo ainda tateiam no processo de entendimento de espaço de reivindicação política, frente às características de reconfiguração do mundo do trabalho e das formas tecnológicas de comunicação.

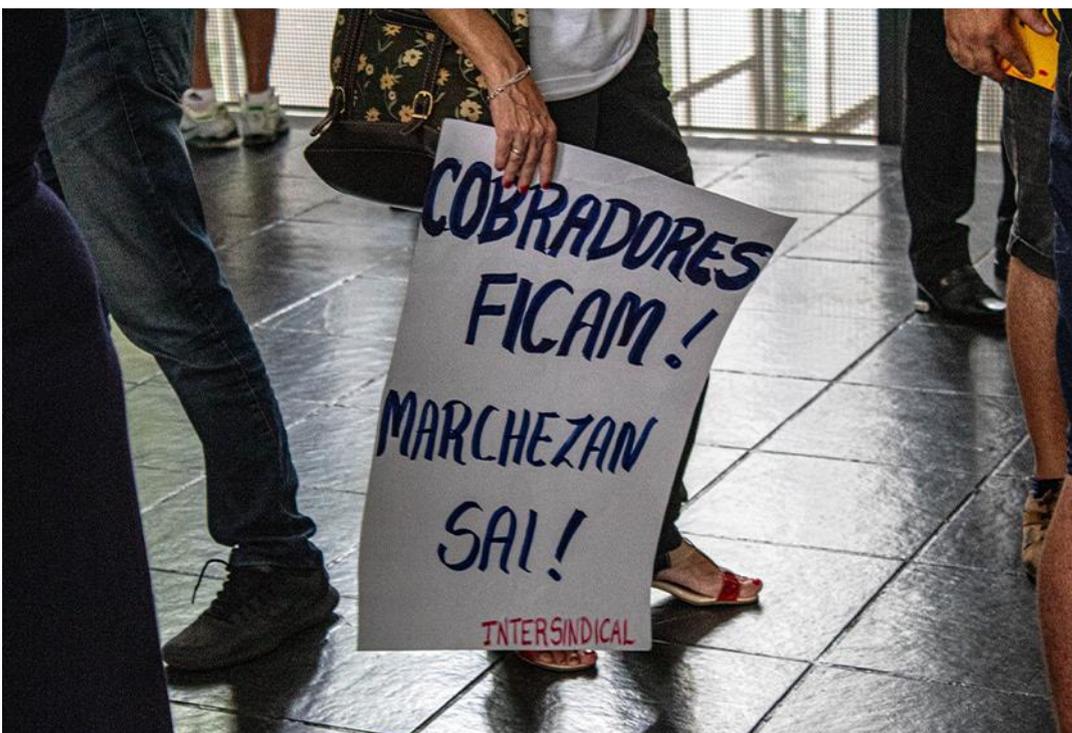
No processo de se estabelecer enquanto “classe”, os motoristas são reivindicados por diferentes espectros políticos, que reconhecem essa ser uma categoria emergente, que vem crescendo em número de pessoas e em relevância a discussão das questões políticas no país. A presença de diferentes forças políticas na manifestação que acompanhei, simboliza um movimento nacional de reconhecimento de um potencial político na categoria, ainda que em construção. A presença dos cobradores de ônibus mostra o caráter situacional das alianças políticas necessárias; se alia com quem se precisa, naquele momento. Outro fator importante é o da identidade dos grupos de Whatsapp, figurada nas camisetas e adesivos, é considerada importante suficiente para ser representada em um ato político e público.

Esta pesquisa acompanhou as dificuldades de um grupo de trabalho em processo de se entender enquanto tal. No período de tempo em que se realizou a investigação, foram vários os indícios dessa vontade de reconhecimento enquanto “categoria” e dos esforços de sujeitos para que isso acontecesse. A agência dessas pessoas lida com o cenário político e econômico do país.

O processo de organização é fluido, conta com adesão parcial e estruturas de poder e prestígios que são relativamente frágeis. Por outro lado, a solidez das relações estabelecidas nos grupos nas redes sociais e o respeito que as figuras de administradores e organizadores e nas ações de solidariedade aparecem nos atores políticos. A coesão e a força da ação coletiva dá mostras do poder de integração e solidariedade entre seus componentes.

A narrativa fotográfica que segue reflete sobre os pertencimentos aos diversos grupos de motoristas e as expressões políticas e visuais dos debates sobre mobilidade urbana.





## 5.7 A pandemia: o valor do essencial e o mercado como argumento

A pandemia foi um momento chave de testar essa coesão dos coletivos de motoristas. A atuação política se alicerçou na discussão pública de uma categoria central e diretamente vinculada ao mundo trabalho: o *essencial*. A essencialidade passou a ser importante aos olhos dos Estados (SCOTT, 1998) no momento de estruturação das políticas públicas de saúde, ou da ausência delas. Já no nível das críticas e narrativas cotidianas (BOLTANSKI & THÉVENOT, 1999; CERTEAU, 1994), o essencial foi uma palavra corrente nas maneiras de reivindicação e de entendimento sobre as diferenças e desigualdades.

As discussões sobre os “serviços essenciais”, ou sobre aqueles que faziam “a linha de frente” no combate à pandemia, produziram uma série de efeitos na organização da sociedade durante a emergência sanitária. Desde a priorização de vacinação para os “da linha de frente”, junto com as populações de risco, até a organização dos fluxos de movimento durante as políticas de restrição de circulação.

Algo que começou a ficar cada vez mais visível, durante o aprofundamento da crise, foram aqueles setores da economia que “nunca pararam” (BETIM, 2021) e que não eram, necessariamente, incluídos nas divisões prioritárias das políticas de saúde e, principalmente, do reconhecimento público de sua importância. Uma ampla parcela da população, em especial os mais pobres, ficaram desassistidos e aprofundaram sua condição de precarização da vida durante a pandemia. O ponto principal, para os motoristas de aplicativo com os quais dialoguei, era que a pandemia tinha explicitado o quanto eles eram importantes para o funcionamento da sociedade e, ao mesmo tempo, ninguém parecia reconhecer aquele *valor*.

Claro que não é só conosco, né? Tem toda uma classe trabalhadora que está passando por isso também. Mas a gente [motoristas de aplicativo] foi muito afetado! *E nós somos serviço essencial, por mais que a gente não seja caracterizado como, né?* Mas nós somos. E o serviço essencial pelo menos não perdeu trabalho, emprego, continuou trabalhando e a gente não... Entre nós, muita gente perdeu... Nós não paramos em nenhum momento, nós éramos as pessoas que quando não tinha nem o ônibus, porque até o ônibus parou em alguns momentos, éramos nós que levávamos os doentes para os hospitais, os médicos, os enfermeiros... Enfim, nós transportávamos toda a classe trabalhadora da linha de frente que seguiu trabalhando, o serviço essencial. E seguiu trabalhando sem poder, porque muita gente ainda não se pagou e não tá se pagando e segue trabalhando, segue *ainda apoiando indiretamente, ou diretamente toda essa estrutura da pandemia*. Nossa classe adoeceu muito e isso não é contabilizado. (GABRIELA – abril de 2021 – **grifos meus**)

A indignação perante os valores que recebiam como remuneração por cada corrida cresceu em intensidade com a chegada da pandemia. Revoltas como as de Gabriela indicam a necessidade de associar “a classe” dos motoristas de aplicativo ao valor concedido à “linha de frente”. De acordo com a minha interlocutora, era importante visibilizar coletivamente toda a “estrutura da pandemia” que os motoristas integravam e sustentavam, com os deslocamentos que faziam e que proporcionavam a cidade seguir se movendo. Em uma situação de caos na saúde pública, era difícil enxergar maneiras de manifestar o quanto suas condições de trabalho e remuneração estavam indignantes:

Nós tivemos muito debate interno sobre isso, sabe? Como é que nós vamos para a rua pedir por aumento de tarifa se as pessoas tão morrendo? Se a gente tá com pessoas desempregadas? Se a sociedade, como um todo, está um caos? Só que aí a gente chegou à conclusão que nós somos linha de frente total e para a gente continuar existindo a gente tem que ter condições mínimas. Não podemos pagar para trabalhar. (GABRIELA – abril de 2021)

A pandemia abriu novas “esferas de valor” (GRAEBER, 2013) e novas categorias com os quais o valor do trabalho foi debatido. A gramática do essencial e da linha de frente constituiu um rol de possibilidades de posicionamento no debate público. A pandemia e a narrativa do essencial operou uma hierarquização das profissões, tendo como critério o valor social daquele trabalho, que era quantitativamente medido, a partir da contribuição daquele sujeito para o funcionamento da sociedade durante uma crise de saúde. A grande contradição dessa narrativa é que ela visibilizou a importância social de diferentes serviços que são extremamente mal remunerados. Nessa situação se tornava exposta a contradição entre o valor que pode ser precificado e a ideia de valor como intangível (GRABER, 2018).

Os motoristas de aplicativo que acompanhei durante a pandemia se esforçaram em registrar uma importante narrativa: somos *necessários* e devemos ser *valorizados*. Esse tipo de indignação diante de condições econômicas que suscitam uma discussão de valor/valores aparece também em outras situações: quando os lixeiros param de trabalhar e o lixo se amonta nas calçadas é que as pessoas começam a pensar no valor do trabalho dos lixeiros. Quando caminhoneiros param e os remédios faltam nas farmácias e os alimentos nos supermercados, a mesma coisa. Nesses casos,

visibilizam-se as conexões e a necessidade social daquele tipo de trabalho.<sup>177</sup> Aos motoristas, faltavam o poder de pressão, ausente mesmo em condições “normais”, pela maneira como se estrutura o mercado biface (TIROLE, 2020) das empresas-plataforma.

Parte da estratégia utilizada por meus interlocutores para colocar seu trabalho em uma “arena de valor” (GRAEBER, 2013), foi a de se apresentar qualitativamente e de direcionar a atenção para as redes de interdependência suscitadas por sua atuação na cidade. Evidenciar aqueles que “dependiam” do serviço de transporte por aplicativo foi uma das estratégias possíveis, em um cenário tão conturbado. Jeferson Peixoto teve como missão o convencimento de seu interlocutor – eu – utilizando as mesmas ferramentas que tinha utilizado em uma reunião virtual dos motoristas com o poder público no dia anterior e que eu havia acompanhado.

É uma profissão que surgiu valorosa e hoje ela é praticamente meio que marginalizada. Eu acredito que é tão valiosa a nossa profissão, porque nós somos condutores de vidas. A gente tá conduzindo vidas, tal como eu tenho meus sonhos, meus anseios, meus desejos, meus compromissos, as minhas ligações com minha rotina, as pessoas que eu conduzo também têm. Então o motorista por aplicativo é um condutor de vidas e sonhos. E é muito importante isso, é que nem eu digo para os meus colegas, *é muito importante a gente saber o nosso papel na sociedade*, para que a gente possa desempenhar um bom trabalho com respeito, profissionalismo, com dignidade. Os aplicativos surgiram como uma proposta maravilhosa, só na nossa capital gaúcha são mais de 30 mil motoristas, trabalhando direta ou indiretamente como renda principal ou como renda complementar, mais ou menos, somando a grande Porto Alegre uns 15 mil ativos, ou seja, no total ativos na base, em torno de 50 mil, somando as plataformas. A proposta inicial da plataforma, Guillermo, era muito interessante. A premissa sempre foi o respeito, a segurança, a confiabilidade, *um serviço necessário*, porque o aplicativo chega onde o transporte público não chega, se eu for fazer uma corrida em determinada área de Porto Alegre para outro bairro, mesmo que o bairro seja ao lado, dependendo do roteiro que se tenha que fazer, ele vai ter que pegar dois transportes públicos e com o aplicativo não. O aplicativo encurtou as distâncias, otimizou esse tempo e deu uma mobilidade fantástica para a cidade. Não só uma mobilidade de veículos, mas uma mobilidade no dia a dia mesmo da cidade, *vários seguimentos estão atrelados ao nosso trabalho: venda de veículos, a locação de veículos, a manutenção de carros,*

---

<sup>177</sup> Na Escola de Chicago, berço dos estudos socio-antropológicos da cidade, a pesquisa de Nels Anderson sobre os “hobos” – trabalhadores pobres e itinerantes que viajavam clandestinamente em trens – realizada em 1923, já apontava para a complexidade de relações daquele universo e o acompanhamento etnográfico delas: “Havia umas cinquenta agências de emprego que mantinham os *hoboes* indo e voltando entre Chicago e o oeste. Havia os penhoristas, os restaurantes onde podia-se comer uma refeição não muito atraente por dez centavos, os hotéis e pensões baratas que eles podiam ficar. Havia escolas de barbeiro, onde os treinados necessitavam de alguém para praticar, alguém que não reclamasse dos resultados desde que o preço fosse justo” (HANNERZ, 2015, p. 43).

*a higienização de carros, o seguimento do fast food, o seguimento das entregas, então o profissional por aplicativos direta ou indiretamente, ele tá atrelado a mais ou menos 200 mil profissionais, somando tudo, direta ou indiretamente, ele aqueceu muita coisa, desde o guardador de carros, desde o cara que vende água na esquina que não tinha tanto fluxo, hoje tem e assim sucessivamente. (PEIXOTO – março de 2021 – grifos meus)*

A atitude que designei de *mercado como argumento*, foi uma estrutura argumentativa cotidiana (BOLTANSKI & THÉVENOT, 1999) de incorporação e ressignificação dos discursos correntes sobre o valor do trabalho na pandemia. A narrativa de Peixoto segue as redes do mercado inserindo os motoristas como agentes (CALLON, 2013) dessa trama; meu interlocutor, ativo nos movimentos coletivos de motoristas, chamava a atenção do papel dos motoristas, não só na economia “em geral”, mas na sociedade. Em um momento de crise, a indispensabilidade dos motoristas deveria ser valorizada.

Para os meus interlocutores, era importante que fossem incluídos no “essencial” e reconhecidos enquanto coração pulsante das cidades, ainda mais em um contexto emergencial na saúde e na economia. A pandemia reatualizou as percepções do “injusto” (DUBET, 2014) em um país em que a desigualdade social se manifestava na desigualdade de exposição ao risco de morte. Os valores do trabalho foram trazidos para o centro do debate.

### **5.8 Things fall apart<sup>178</sup>: a fragmentação da Rideshare Drivers United Georgia**

Nos Estados Unidos, os aplicativos são um pouco mais “antigos”, funcionam desde que foi criada a Lyft, em 2008, e a Uber, em 2009. Assim, as organizações dos trabalhadores são mais consolidadas, em especial as que estão inseridas em movimentos mais amplos de *gig workers* – a denominação de trabalhadores que fazem “bicos” do mundo tecnológico. Ainda assim, como se trata de uma economia forte, a rotatividade das pessoas entre esses diferentes empregos é bastante alta. Não existe uma identificação muito profunda entre este e aquele trabalho e o mercado de trabalho permite essas transições pela ampla oferta de vagas.

A dificuldade na coesão dos grupos está associada a alta rotatividade de pessoas entrando e saindo desse tipo de emprego. Com a experiência de pesquisa nos Estados Unidos, percebi que os *desejos e projetos de saída*, se estendiam para

---

<sup>178</sup> O título é uma combinação entre o processo descrito por meu interlocutor e o clássico livro de Chinua Achebe (2009).

o mundo das associações políticas e se consolidavam como uma facilidade no país. Com mais ofertas de emprego e um “campo de possibilidades” (SCHUTZ, 1979; VELHO, 2013) mais amplo, os motoristas que não quiserem permanecer conseguem encontrar alternativas com maior facilidade. Cabe esclarecer que isso não quer dizer que não existam pessoas que trabalhem há 4 ou 5 anos na plataforma ou que não se organizem de maneira coletiva.

Dialogando com os motoristas em Atlanta, não encontrei relatos de pessoas que integravam grupos ou associações. “Ninguém tem tempo”, disse Guy, um motorista originário da Costa do Marfim. Ele, que já vive nos Estados Unidos há 26 anos, me contava que seu envolvimento com o transporte por aplicativos era momentâneo e que seu projeto era abrir uma empresa própria focada em transportes. Talvez por essa efemeridade nas relações com os aplicativos, a principal organização de motoristas que encontrei na cidade estava se fragmentando aos poucos.

A *Rideshare Drivers United Georgia* havia sido criada em 2019 para fazer frente aos abusos no percentual que as empresas-plataforma ganhavam em cada corrida realizada pelos motoristas. Quando dialoguei com seu fundador e ex-presidente, Austin, este mencionou que o seu envolvimento com a organização de motoristas havia derivado de seu engajamento com a política em diversas áreas de sua vida.

Eu estava fazendo trabalhos no setor de vendas, que são empregos por hora, de salário mais baixo. E então eu mudei, decidi que queria, você sabe, eu sempre estive envolvido com ativismo e coisas assim. Eu me interessei por política, então comecei a trilhar esse caminho, trabalhando com uma amiga da família que tinha escola (...) eu estava ajudando-a administrativamente e isso não era o suficiente em termos de custo de vida. Para complementar isso, enquanto eu trabalhava com ela e fazia estágios políticos e algumas outras coisas comecei a dirigir pela Uber. (AUSTIN – outubro de 2021)

Entendi que para Austin, assim como vários outros interlocutores que encontrei, ser motorista de Uber não era o projeto principal ou almejado. Na opinião dele, isso era bastante comum, pois, em Atlanta, segundo ele, existiam muitas pessoas que dirigiam “porque precisavam”. A diferença é que em seu caso, ele havia assumido a presidência de uma associação de motoristas.



Figura 52: Cartaz de protesto.

Fonte: Facebook da Rideshare Drivers United Georgia, maio 2019.

Austin tem a política como principal interesse, o que trouxe para dentro de sua atuação como motorista. Porém, esse engajamento e esforços de união coletiva não duraram muito:

Antes de começarmos a organização, trabalhei em muitas campanhas, trabalhei na capital do estado da Geórgia, com a Câmara dos Deputados, como auxiliar legislativo e reunimos várias medidas diferentes não necessariamente relacionadas ao Uber ou Lyft, mas definitivamente, era algo que eu tinha em mente e, logo depois disso, depois de uma espécie de processo de aprendizagem entendi que ser um lobista não era atraente para mim. Eu trabalhei com uma mulher que estava tentando organizar um protesto [de motoristas de aplicativo] e eu estava tentando montar não apenas o protesto, mas também algum tipo de organização. Fizemos uma espécie de parceria juntos, construindo a organização e construindo o quadro de associados conseguimos organiza vários bons eventos. Uma vez que a pandemia começou, especialmente durante a primavera de 2020, a quantidade de pessoas que precisavam fazer corridas acabou, os motoristas simplesmente desapareceram por um curto período de tempo. Quando as atividades retornaram, eu estava focado no meu novo *full-time job*. As pessoas que estavam envolvidas com a organização haviam ido para outras atividades, ou literalmente realocadas para outro posto de trabalho. Fomos uma espécie de nação desmoronando [*sort like a national falling apart*]. (AUSTIN – outubro de 2021)

A pandemia causou um impacto fortíssimo na profissão de motorista de aplicativo e isso potencializou as mudanças ou saídas de emprego. A economia norte-americana sofreu um forte impacto, que só seria recuperado no ano seguinte, com a volta do crescimento que também possibilitou outras reconfigurações do mercado de trabalho. No caso da *Rideshare Drivers United Georgia*, o forte abalo da pandemia não sustentou seus vínculos ativos.

Uma outra organização de motoristas que identifiquei, desta vez na cidade de Nova York<sup>179</sup>, estava bem mais estruturada: haviam constituído um sindicato. A busca pela coesão e unicidade dos motoristas, que resultaria em uma proposta de expansão nacional do movimento, encontrava outros tipos de desafios.

## 5.9 Um sindicato em Nova York

*And you can hear it in my accent when I talk  
I'm an African in New York*

(...)

*I drive my taxi down grand avenues  
They always ask me where I'm from  
Is it that sad place that's in the news?  
And is that the reason why I've come?*

*Oh, I'm an alien, I'm a legal alien  
I'm an African in New York*

(Trecho da letra de “Alien”, interpretada por Somi)

“Venha para Nova Iorque, pode ser que você nunca mais saia.” Me disse, com uma voz forte e grave, Aziz, diretor organizador da *Independent Drivers Guild* (IDG), um sindicato de motoristas de aplicativo ativo em diferentes cidades do Noroeste dos EUA. A frase podia muito bem falar sobre sua própria vida: o Sr. Aziz é originário do Senegal e vive com a família nos Estados Unidos há mais de vinte anos. Sua primeira experiência de organização trabalhista foi no setor elétrico, conforme me contou.

Conseguir ter uma noção do quanto foi benéfico para eu fazer parte de um sindicato. Toda a proteção é dada a esses trabalhadores e você sabe, esses trabalhadores parecem muito mais felizes do que os trabalhadores normais sem sindicato. Dentro da mesma empresa. (AZIZ – dezembro de 2021)

---

<sup>179</sup> Esse sindicato também é atuante nos estados de Illinois, Massachusetts, Connecticut e New Jersey.

Aziz me contou que começou a trabalhar como motorista de aplicativo por que queria ter mais tempo para cuidar dos filhos. Buscava a flexibilidade que seu trabalho “das 9 às 17h” não oferecia. Ele participou do primeiro protesto de motoristas de Uber realizado em Nova York, relacionado aos custos das tarifas dos carros alugados. No início de sua implementação, a Uber exigia uma categoria específica de carros, e assim, a maioria dos motoristas alugava automóveis para poder trabalhar. “Esse protesto foi a primeira vez que tentamos mudar as regras.”, relatou ele. Após essa primeira manifestação ainda demorou um tempo para resultar na criação de uma organização. Organizar os motoristas esbarrava em uma dificuldade inusitada no contexto brasileiro, mas comum nos Estados Unidos: a ampla população de imigrantes que integrava os motoristas de aplicativo em Nova York. As barreiras linguísticas, as origens culturais e os grupos de proximidade foram um dos primeiros desafios encontrados por Aziz em sua vontade de unificar os motoristas:

Como você sabe, todo imigrante tende a se unir com base em sua origem, idioma ou qualquer outra origem. Então, você pode dizer que os imigrantes vem do país que ‘A’ que falam a língua ‘A’ meio que se identificam uns com os outros e pensam que deveriam estar liderando o movimento. Enquanto os imigrantes do país ‘B’ dizem: “Não, não, não, eles não vão me liderar, temos ideias melhores.” (AZIZ – dezembro de 2021)

A criação de sua organização exigiu de meu interlocutor um estudo aprofundado dos diferentes grupos de motoristas que existiam na cidade.

A maneira como estou trabalhando para unir os motoristas é dedicando muito tempo estudando cada grupo de motoristas em Nova York e conversando com cada um desses grupos para descobrir o que estão fazendo e o que querem. Porque seria tolice termos 200 mil licenças de motoristas TLC só na cidade de Nova York para estarmos todos nós divididos em grupos diferentes: Whatsapp, Telegram, Facebook, você escolhe. Nos dividimos dentro de nossas comunidades ou dentro de qualquer idioma que falemos ou quaisquer trajetórias em comum que tivermos para apenas conversar entre nós. Desse modo nunca vamos divulgar nossas palavras porque estamos essencialmente colocando uma cerca ao nosso redor. (AZIZ – dezembro de 2021)

Desse mapeamento dos diferentes tipos de grupo, ele foi capaz de discernir os objetivos contrastantes em cada um deles. Essa pesquisa realizada por Aziz foi fundamental para encontrar entre os motoristas, conjuntos de motivações distintas para estarem ali.

Por exemplo, você pode acessar um *WeChat* chinês. É onde eles vão se reunir você sabe que eles são parecidos, e eles falam a mesma língua que vieram da mesma formação. Eu acho isso incrível, eu apoio isso cem por cento. Mas, eles não criam nenhuma ação coletiva. Tudo o que eles fazem nesse grupo é falar sobre como fazer corridas ou conseguir mais corridas. Existem outros grupos que são criados que eles não compartilham estratégias, eles competem com base em ganhos. “Quem faz mais?”. Outros caras têm um grupo no Facebook e você vem ao grupo do Facebook e encontra 5, 10 mil membros. Mas esses dez mil membros não são membros ativos, eles são apenas motoristas curiosos sobre a indústria e eles veem essa plataforma e vêm e se juntam ao grupo do Facebook apenas para ter uma ideia do que está acontecendo nesse grupo e esses grupos se tornam como um “blog” para esses drivers. algo está acontecendo, eles nunca se reuniram para uma ação coletiva. (AZIZ – dezembro de 2021)

Considero um dos pontos chave do mapeamento de Aziz, para além da união de imigrantes, que é um elemento bastante contrastante no Brasil, a competição de grupos por ver quem mais ganhava mais. Já havia reparado isso no Brasil, em algumas páginas do Facebook, mas não de maneira sistematizada em um *grupo competitivo*. Há toda uma linguagem e visualidade nessa competição, já que o aplicativo mostra quanto uma pessoa ganhou naquele dia. Os motoristas utilizam prints da tela e um texto, quase em forma de provocação, exibindo o quanto ganharam. Essa é uma outra complexidade nessa trama de dificuldades que envolve a união dos trabalhadores. A informação significa poder e dinheiro. Nesse cenário, o discurso de Aziz é feito sob a ótica do trabalho organizado [organized labor]:

Eu digo: “não me importa o número de cem ou dez mil pessoas em seu grupo. Você pode transformar isso em poder real, comece a se organizar!” E alguns desses administradores vão me dizer: “Bem, eu não tenho tempo para organizar. Eu sou um trabalhador eu só quero ir dirigir e tenho outros visões, tenho outras coisas para fazer. (AZIZ – dezembro de 2021)

Em sua perspectiva, há poder nos grupos de motoristas que precisam ser canalizados para a ação. Para isso, segundo Aziz, é preciso passar do online para o offline:

Alguns deles simplesmente não querem e acham que basta ter um grupo de Facebook ou WhatsApp. Eu disse a eles: “Não, nós temos que tirar isso do “online”” É incrível ter essa organização on-line, mas agora com e precisamos descobrir para traduzir para um grupo de organização de base off-line como podemos causar impacto. Eu tenho trabalhado com muitos grupos em Nova York para realmente transformar tudo esses grupos para realmente descobrir como posso ajudá-los a serem mais ativos em termos de fazer com que sua voz seja ouvida. (AZIZ – dezembro de 2021)

As maneiras associativas dos grupos de motoristas de aplicativo, tanto nos Estados Unidos como no Brasil, têm reconfigurado a maneira como entendemos os movimentos de trabalhadores no mundo contemporâneo. Parte do desafio desses grupos é encontrar um espaço que combine as tecnologias digitais e as tradicionais manifestações de rua para expressar suas demandas.

Ao mesmo tempo, lidar com empresas-plataforma, que não os reconhecem enquanto funcionários, e com a maneira como o mercado se estrutura, faz com que eles “pararem” de trabalhar não resulte imediatamente em um impacto sobre a prestação de serviço, sobre o preço, etc. São pessoas que estão em busca das bases para estabelecer um poder de pressão por melhores condições laborais. É um processo efervescente e inacabado de conquista de organização política.

### **5.10 Desafios para os novos movimentos de trabalhadores**

As organizações de motoristas de aplicativo têm enfrentado um cenário desafiador. As lideranças que surgiram nesses movimentos, algumas das quais consegui dialogar, enfrentam a emergência de toda a sorte de desafios que envolve a estrutura das empresas-plataforma, a situação econômica do país, a dificuldade em dialogar com o Estado, entre outras. Os entendimentos de classe social e os projetos individuais atravessam as maneiras coletivas de pensar e se organizar.

Uma dimensão chave desses movimentos é sua profunda conexão com as redes sociais digitais, o que produz uma estrutura rizomática de poder com uma temporalidade particular. As informações são transmitidas de maneira extremamente rápida. Pessoas que conquistaram o respeito em organizar um determinado grupo, podem, repentinamente, “perder apoio” ao introduzir um assunto delicado. Por isso, a etnografia dos modos de organização dos motoristas acompanhou os processos de formação e desagregação de grupos de motoristas, situando o fenômeno do trabalho contemporâneo e das percepções êmicas da política em diferentes níveis.

No Brasil, mesmo em um cenário onde aparecem marcadores de um comportamento de aversão à política e aos partidos, estão também representados aqueles que enxergam na atuação e organização política os moldes de transformação. As formas coletivas são maneiras encontradas pelos motoristas de seguir lutando, em diversas esferas, pelo valor de seu trabalho e seus projetos de vida. O estudo dos grupos e associações de motoristas, bem como de suas trajetórias,

revela pessoas que se insubordinam perante as condições de precarização de seu trabalho e se esforçam por conquistar melhores condições de vida. Seja disputando pelo valor de seu trabalho como motoristas, seja por dissolver ou mudar os projetos. Estão sempre abertos espaços imaginativos de uma vida melhor.

## Palavras finais sobre os valores do trabalho e do dinheiro

Esta tese é um esforço de compreensão de um fenômeno contemporâneo; e esse movimento de pesquisa se vale do tempo transcorrido para acompanhar os seus desdobramentos. Tomando como objeto as transformações do trabalho no mundo atual a partir das experiências e narrativas de homens e mulheres que trabalham como motoristas de aplicativo, transitei pelos campos temáticos da antropologia do trabalho, visual, urbana e econômica.

Como diz Marshall Sahlins, as teorias envelhecem e mudam:

Pelo menos no que concerne a antropologia, *duas* coisas são certas, a longo prazo: uma delas é que estaremos todos mortos; mas a outra é que estaremos todos errados. Evidentemente, uma carreira acadêmica feliz é aquela em que a primeira coisa acontece antes da segunda. (SAHLINS, 2013, p. 9-10)

Nesse sentido, a vantagem da antropologia é que a teoria etnográfica (PEIRANO, 2006) permite conceder vitalidade aos dados apresentados, dispostos a se abrirem às novas, possíveis e futuras leituras. Por essa razão, tentei dar destaque às descrições etnográficas e as palavras e imagens das pessoas com as quais dialoguei nesse percurso. Um dos desafios foi dar conta da quantidade de material etnográfico produzido durante a pesquisa, valorizando a síntese e a apresentação direta e objetiva dos principais argumentos que construí.

Nesta pesquisa tive o privilégio de realizar uma etnografia em um outro país e, com isso, pensar as questões do Brasil contemporâneo a partir do contraste. Essa produção de escalas de alteridade foi fundamental para o desenho dos argumentos expostos na tese. Esse é um clássico movimento na antropologia e que produziu uma contribuição fundamental no meu entendimento de pesquisa e em minha trajetória acadêmica.

Minha pesquisa acompanhou um período de grave crise econômica, os severos impactos de uma pandemia, o crescimento do papel na tecnologia na gestão de vidas trabalhadoras e a radicalização da política, com a ascensão da extrema direita no Brasil. Nos Estados Unidos, tive a oportunidade de observar um fenômeno tal como a “Grande Renúncia” e seus contextos singulares que permitiram repensar os valores e as qualidades do trabalho e do emprego. De ouvir narrativas de trabalhadores e

trabalhadoras *lá* e *aqui*. De entender como parte das formas de compreensão antropológica do mundo, o deslocar pelas cidades e a conversa com as pessoas.

Apresentei as transformações do mundo do trabalho à luz das experiências etnográficas no Brasil e nos Estados Unidos, produzindo uma reflexão sobre as desigualdades em cenários econômicos e políticos muito distintos. Sintetizei as principais características do trabalho no mundo contemporâneo e as inovações e desafios que as tecnologias das empresas-plataforma introduziram. Foi necessária uma revisão dos principais conceitos das economias digitais e de que maneira esse setor da economia inaugura uma outra forma de pensar os mercados.

Argumentei que um estudo das cidades de Porto Alegre e Atlanta, em suas formações urbana, suas possibilidades de deslocamento e suas imagens, têm importância elemental para a compreensão desse objeto de estudo. Tendo se consolidado como uma alternativa de transporte nas cidades contemporâneas, um estudo dos aplicativos deve levar em conta o peso que o automóvel tem em nossa cultura e a maneira como os espaços e tempos das cidades são pensados e projetados. Tive em conta que os/as motoristas produziam imagens sobre as cidades em que trabalhavam, construindo narrativas dos espaços e tempos. Assim, vejo necessário um aprofundamento nas discussões sobre uma antropologia visual do trabalho.

Apresentei como as e os interlocutoras/os se relacionam com o fato de “serem motoristas”, seja em tempo integral ou parcial. Destaquei os diferentes processos de “chegada”, valorizando a pluralidade de perfis que se encontram trabalhando nesse setor. Considero importante entender os *projetos de saída* que essas pessoas estabelecem e quais seus horizontes imaginativos, que envolvem entendimentos de trabalho e de vida. Defendi que o trabalho por aplicativos cria uma relação particular das pessoas com o dinheiro, fundamentada na *temporalidade do imediato*, o que dificulta a consolidação de seus desejos e projetos de saída. A *visualização* do dinheiro em uma tela abre um cartel de modos de ação e interfere nas maneiras de projetar o futuro e gerir as economias populares.

Analisando as trajetórias de meus interlocutores e interlocutoras, me posicionei no debate sobre o empreendedorismo, bastante suscitado quando se discute a categoria dos motoristas de aplicativo. Optei por valorizar as concepções populares e êmicas do que significa empreender e dar destaque aos critérios e estratégias que essas pessoas mobilizam para articular seus projetos de vida. Acredito que esse

enfoque consegue fornecer pistas para entender como as narrativas empresariais aderem aos ideais de vida das camadas trabalhadoras e qual o significado que a concepção de “não ter chefe” sugere.

O estudo etnográfico entre motoristas permitiu entender como sujeitos vindos de outros setores tiveram experiências inéditas na cidade, o que resulta em um mapeamento simbólico dos espaços urbanos e de uma gestão econômica da rotina de trabalho. Destaquei como as narrativas das pessoas se amarram às biografias dos carros que elas dirigem, financiam, alugam e emprestam. A vivência dos motoristas na cidade estabelece marcos simbólicos que constroem a figura dos passageiros e produzem entendimentos sociais fundamentados na ideia da classe social. Os aplicativos terem se tornado “populares” oferece uma informação contraditória a seus trabalhadores: ao mesmo tempo em que se abre um amplo mercado para ganhar dinheiro, existe o risco de receber passageiros “indesejados”, do ponto de vista do status social que ocupam. Esse fenômeno é impulsionado também pelos sistemas de avaliação existentes nas plataformas de transporte.

Destaquei que essa emergente categoria de trabalho está profundamente relacionada com as tecnologias digitais de comunicação e as redes sociais digitais. Esse fato influencia diretamente nos seus modos de ação coletiva e de organização de grupos e associações. Evidenciei como surgem e qual o papel das lideranças nesse processo, as regras dos grupos e a maneira como eles interagem com a política institucional. Os grupos de Whatsapp servem como redes de solidariedade e proteção frente à violência urbana. Eles se oferecem como termômetro da polarização política entre as camadas populares. Argumentei que, durante a pandemia, esses grupos fizeram uso das narrativas da essencialidade para colocar em discussão pública e coletiva o valor social de seu trabalho.

Nesta etnografia acompanhei os cálculos e a gestão econômica, as formas de proceder na cidade, as situações urbanas, o cotidiano e a gestão do tempo das camadas trabalhadoras. Me debrucei sobre os conceitos nativos do que significa empreender, ganhar dinheiro e trabalhar dignamente. Acompanhei diferentes contextos nos quais se reposicionam os valores do trabalho e do dinheiro e em que eles são objeto de reflexão criteriosa dos sujeitos com os quais dialoguei. Defendo que um estudo das maneiras pelas quais as pessoas imaginam a si mesmas em relação ao trabalho e ao dinheiro, oferece novas possibilidades para a compreensão das sociedades capitalistas contemporâneas.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020a.

\_\_\_\_\_, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, Apr. 2020b. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>>. Acesso em: Mar. 2022

ABRAMO, Laís. Desigualdades de gênero e raça no mercado de trabalho brasileiro. **Ciênc. Cult.**, São Paulo, v. 58, n. 4, p. 40-41, Dec. 2006. Disponível em: <[http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0009-67252006000400020&lng=en&nrm=iso](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000400020&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: Out. 2022.

ABREU, Maria José de. Technological indeterminacy: Medium, threat, temporality. **Anthropological Theory**. 13(3), 2013. pp.267-284

ABSI, Pascale. **Los ministros del diablo: El trabajo y sus representaciones em las minas Potosí**. Paz: IRD, Instituto de Investigacion para el Desarrollo; Embajada de Francia em Bolivia; IFEA, Instituto Francés de Estudios Andinos; Fundacion PIEB, 2005.

ACHEBE, Chinua. **O mundo se despedaça**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

AGIER, Michel. **Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos**. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.

\_\_\_\_\_, M. **Borderlands: Towards an Anthropology of the cosmopolitan condition**. Polity Press, 2016.

ALBERTI, G., BESSA, I., HARDY, K., TRAPPMANN, V., & UMNEY, C. (2018). In, Against and Beyond Precarity: Work. **Insecure Times. Work, Employment and Society**, 32(3), 447–457.

ALVES, Elder P. Maia. A digitalização do simbólico e o capitalismo cultural-digital: a expansão dos serviços culturais-digitais no Brasil. **Soc. Estado.**, Brasília, v. 34, n. 1, p. 129-157, Jan. 2019. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-69922019000100129](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922019000100129)>. Acesso em: Out. 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0102-6992-201934010006>>.

ALVIM, Rosilene. **A Sedução da Cidade: os operários camponeses e a fábrica da Lundgren**. São Paulo: GRAPHIA, 1997.

ANTONELLO, Lizie. **Motoristas de transporte por aplicativo entram na Justiça contra exclusão por cancelamento de corridas**. Zero Hora, 29/09/2021. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/geral/noticia/2021/09/motoristas-de->

[transporte-por-aplicativo-entram-na-justica-contra-exclusao-por-cancelamento-de-corridas-cku5rcjo3004u017f7heg80r6.html](https://doi.org/10.7440/res59.2017.09)>. Acesso em: 30 Set. 2021.

ARENAS, Óscar Iván Salazar. "Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968)". *Revista de Estudios Sociales*, no. 59 (2017): 111-123. Disponível em: <<https://doi.org/10.7440/res59.2017.09>>. Acesso em: Out.2021.

AUGÉ, M. **Não Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Papirus, 2012.

BACHELARD, Gaston. **A dialética da duração**. São Paulo: Ática, 1988.

BACCHIERI, Giancarlo e BARROS, Aluísio J D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Revista de Saúde Pública* [online]. 2011, v. 45, n. 5, pp. 949-963. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-89102011005000069>>. Acesso em: 18 Out. 2022.

BARBALET, J.M. Why Emotions are Crucial. In: BARBALET, J.M. (ed.) **Emotions and Sociology**. Oxford: Blackwell, 2002. p. 1-9.

BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

\_\_\_\_\_. Z. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BEAU, Stéphane & PIALOUX, Michel. **Retorno à condição operária: investigação em fábricas da Peugeot na França**. São Paulo: Boitempo, 2009.

BEATTY, A. Anthropology and Emotion. **Journal of the Royal Anthropological Institute (N.S.)** 20, 545-563. 2014.

BECK, U. **Sociedade de risco: Rumo a uma outra modernidade**. São Paulo: Ed. 34, 2010.

BERGER, J. **Para entender uma fotografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

BERNSTEIN, Henry. *Class Dynamics of Agrarian Change*. **Winipeg: Fernwood Publishing**, 2010.

BITENCOURT, Tiago. Motoristas de aplicativo fazem carreata em Porto Alegre contra descredenciamento de condutores. **Zero Hora**. 29/09/2021. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/09/motoristas-de-aplicativo-fazem-carreata-em-porto-alegre-contra-descredenciamento-de-condutores-cku5mzf37003n019miagz xu43.htm>>. Acesso: Nov. 2022.

BOAS, Franz. **Antropologia cultural**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

BOLTANSKI, Luc. Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents. In: **Actes de la recherche em sciences sociales**. Vol. 1, n°2, mars 1975. Le titre et le poste. pp. 25-49

BOLTANSKI, Luc. & CHIAPELLO, Ève. **O novo espírito do capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BOLTANSKI, L & THÈVENOT, L . The sociology of critical capacity. **European Journal of Social Theory** 2(3): 359–377, 1999.

BORGES, Ângela. As novas configurações do mercado de trabalho urbano no Brasil: notas para discussão. **Caderno CRH** [online]. 2010, v. 23, n. 60, pp. 619-632. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-49792010000300012>>. Acesso em: Out. 2022.

BOSMAN, Julie; KASAKOVE, Sophie; COWAN, Jill; FAUSSET, Richard. Cities Want to Return to Prepandemic Life. One Obstacle: Transit Crime. **New York Times**, Published April 25, 2022.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção: crítica social do julgamento**. Porto Alegre: Zouk, 2007.

BOWE, John; BOWE, Marisa; STREETER, Sabin. Gig: Americans talk about their jobs. **New York: Three Rivers Press**, 2000.

BRAGA, Marilita. Acidentes de trânsito no Brasil: agressão cotidiana ao meio ambiente urbano. **RAP**, Rio de Janeiro 29 (2): 27-32, Abrijun. 1995.

BRITO, S. & SCHUCH, P. Práticas de Auditoria, Sistemas de Avaliação e Valores. **Revista de Ciências Sociais**, nº 46, Janeiro/Junho de 2017, p. 15-21.

BROUGHTON, C. & WALTON, T. Downsizing Masculinity: Gender, Family, and Fatherhood in Post-Industrial America. **Anthropology of Work Review**, Volume XXVII, Number , 2006.

BRUDER, Jessica. **Nomadland: Surviving America in the twenty-first century**. New York: W.W. Norton Company, 2017.

BULLARD, Robert; JOHNSON, Glenn; TORRES, Angel. Sprawl city: Race, Politics and Planning in Atlanta. **Island Press**, 2000.

CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: FGV, 2007

CALDEIRA, Teresa. **Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, 2011.

CALLON, Michel. Qu'est-ce qu'un agencement marchand?. In: Michel Callon et al. **Sociologie des agencements marchands – Textes choisis**. Paris: Presses des Mines, 2013, p. 325-440.

CAMERON HAY, M. Suffering in a productive world: Chronic illness, visibility, and the space beyond agency. **American ethnologist**, Vol. 37, No. 2, pp. 259-274, C 2010.

CAMPBELL, Colin. **A ética romântica e o espírito do consumismo moderno**. Rio de Janeiro: Rocco, 2001.

CANDIDO, Antonio. **Os Parceiros do Rio Bonito**. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1987.

CAPOGROSSI, M. L. (2020). Estabilidades de cristal: claves y categorías para caracterizar el trabajo de limpieza no doméstica en Argentina. **Jangwa Pana**, 19(3). Disponível em: <<https://doi.org/10.21676/16574923.3517>>. Acesso em: Nov. 2021.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. **O trabalho do antropólogo**. São Paulo: Editora Unesp, 2006.

CARRIÇO, Antônio. Além do descanso: os lugares de “folga” no trabalho em padarias (Rio de Janeiro, Brasil). **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**. Nº3, 2018.

CARVALHO, M. & SALES, M. Ser Taxista Em Tempos De Uber: Uma Análise Sobre Os Sentidos E Significados Atribuídos Ao Trabalho Pretextos - **Revista da Graduação em Psicologia da PUC Minas** v. 3, n. 5, jan./jun. 2018.

CASSELMAN, Ben. More quit jobs than ever, but most turnover is in low-wage work. **The New York Times**, 4 Jan, 2022.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: Uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 2015.

CASTRO, A. S. **O uso dos recursos naturais e os desafios para a conservação da biodiversidade marinha: mudanças e conflitos em uma comunidade pesqueira na Ilha de Santa Catarina, Brasil**. Tese (Doutorado) - Instituto de Biociências. Programa de Pós-Graduação em Ecologia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

CASTRO, Mauro. **Taxitramas: diário de um taxista**, volume 4. Porto Alegre: Evangraf, 2018

\_\_\_\_\_, M. Cotidiano de Porto Alegre nas Lentes de um Escritor-Taxista: Crônicas Visuais do Taxitramas. **Fotocronografias**, Vol. 06 num. 13, 2020. Disponível em: <<https://medium.com/fotocronografias/cotidiano-de-porto-alegre-nas-lentes-de-um-escritor-taxista-cr%C3%B4nicas-visuais-do-taxitramas-299779e27654>>. Acesso em: Jun. 2020.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano: artes de fazer** (Vol 1). Rio de Janeiro: Petrópolis, 1994.

CERTEAU, M; GIARD, L; MAYOL, P. **A invenção do cotidiano: morar, cozinhar** (Vol 2). Petrópolis: Vozes, 2013.

CHERRY, Miriam A., Dispatch – United States: “Proposition 22: A Vote on Gig Worker Status in California” (January 25, 2021). *Comparative Labor Law & Policy Journal*, forthcoming, Saint Louis U. **Legal Studies Research Paper** No. 2021-03, Available at SSRN: <<https://ssrn.com/abstract=3773209>>. Acesso em: Mar. 2021.

CIOCCARI, Marta. **Ecoss do subterrâneo: Cotidiano e memória em uma comunidade de mineiros de carvão**. Rio de Janeiro: Ventura, 2015.

CLIFFORD, J. **A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

CORREIO DO POVO. **Prefeitura de Porto Alegre propõe taxar aplicativos e motoristas de fora para baratear ônibus**. Data de publicação: 27/01/2020.

Disponível em:

<<https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/prefeitura-de-porto-alegre-prop%C3%B5e-taxar-aplicativos-e-motoristas-de-fora-para-baratear-%C3%B4nibus-1.395879>>. Acesso em: Nov. 2022.

COSTA, Emanuel dos Santos. **A Cidade Do Automóvel: Relações de Influência Entre o Carro e o Planejamento Urbano Modernista em Florianópolis**. 2014. 984 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

COUTO, Suellen & TOSTA, Tania. O desespero é coletivo: a feminização e o trabalho emocional nos setores de teleatendimento em Goiânia/GO. **42º Encontro Anual da ANPOCS – Caxambu (MG) SPG 1: A construção da feminização: reflexões sobre segregação e desigualdade de gênero nos mundos do trabalho, 2018**. Disponível em:

<<http://www.anpocs.com/index.php/papers-40-encontro-3/spg-5/spg01-5/11428-o-desespero-e-coletivo-a-feminizacao-e-o-trabalho-emocional-nos-setores-de-teleatendimento-em-goiania-go/file>>. Acesso em: Nov. 2021.

CRARY, Jonathan. **24/7: capitalismo tardio e os fins do sono**. São Paulo: Ubu Editora, 2016.

\_\_\_\_\_, J. **Técnicas do observador: visão e modernidade no século XIX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

COCHOY, Franck. *Du lien marchand : comment le marché fait société*. **Presses universitaires du mirail**, 2012.

CORTÁZAR, Julio. **Todos los fuegos el fuego**. Buenos Aires: Sudamericana, 1995

DAMATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

\_\_\_\_\_, R. **Relativizando: Uma introdução à antropologia social**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

\_\_\_\_\_, R. **Fé em Deus e pé na tábua, ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMO, Arlei Sander. **Do dom à profissão: Uma etnografia do futebol de espetáculo a partir da formação de jogadores no Brasil e na França**. 2005. 435 f. Tese (Doutorado) - Curso de Antropologia Social, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

DANTAS, Luísa. Radicalizando o imaginário: Impactos das transformações do trabalho nas construções imagéticas de si de domésticas brasileiras. **Illuminuras**, v.21, n.52, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.22456/1984-1191.101735>>. Acesso em: Nov. 2020.

DAVIS, Jacqueline. Uber's Way or the Highway: How Prop 22 Created a New Worker Classification Status for App-Based Drivers and the Fight for Greater Worker Protections. **Seton Hall Legislative Journal**, v. 46, n. 2, p. 3, 2022.

DE DIOS, Maria Luísa. Personal: Mapeando uma Nova Profissão no Mercado de Serviços Pessoais. **Illuminuras**, v. 21, n. 52, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.22456/1984-1191.98599>>. Acesso em: Ago. 2021.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

DE MASI, Domenico. **O futuro do trabalho: fadiga e ócio na sociedade pós-industrial**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2001.

DEVOS, Rafael Victorino. Etnografia visual e narrativa oral: da fabricação à descoberta da imagem. **Illuminuras** 6(14):1-20, 2005.

\_\_\_\_\_, R. V. A crise ambiental sob a perspectiva da memória e dos itinerários no mundo urbano contemporâneo. **Ambient. soc.**, Campinas, v. 12, n. 2, p. 293-306, Dec. 2009.

DIAS DUARTE, Luiz Fernando. **Da vida nervosa nas classes trabalhadoras urbanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.

DIAS, A. P., & SANSON, C. (2015). A atual estrutura ocupacional e o papel dos sindicatos no Brasil: análise do século XXI. **Revista de Ciências Sociais - Política & Trabalho**, 2(41). Disponível em: <<https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/politicaetrabalho/article/view/21217>>. Acesso em: Ago. 2021.

DÍAZ, Raul. Personaje e identidad narrativa: una aproximación metodológica. **Revista Horizontes Antropológicos**, número 12, ano 1999.

DIGILABOUR. Plataformas de fazendas de clique: como funcionam? 5 de julho de 2021. Disponível em: <<https://digilabour.com.br/2021/07/05/plataformas-de-fazendas-de-clique-como-funcionam/>>. Acesso em: Out. 2022.

DORNELLES, Jonatas. Antropologia e internet: quando o “campo” é a cidade e o computador é a “rede”. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 10, n. 21, p. 241-271, jan./jun. 2004.

DOUGLAS, Mary. **Pureza e perigo**. São Paulo: Perspectiva, 2014.

DOUGLAS, Mary & WILDAVSKY, Aaron. **Risco e cultura: um ensaio sobre a seleção de riscos tecnológicos e ambientais**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.  
DUARTE, Luís Fernando Dias. **Da vida nervosa nas classes trabalhadoras urbanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1986.

DUARTE, Fernanda & GUERRA, Ana. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic**. Vol. 22, Nº 2, MAI.-AGO. 2020.

DUBAR, C. (1997). **A Socialização: Construção das identidades sociais e profissionais**. Porto (Portugal): Porto Editora.

DUBET, François. **Injustiças: a experiência das desigualdades no trabalho**. Florianópolis: Editora UFSC, 2014.

DUMONT, Louis. **O individualismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1985.

DUPUY, G. La dépendance automobile. **ADSP** nº 41 décembre 2002.

DURAND, Gilbert. **A imaginação simbólica**. Lisboa, Perspectiva, 1980.

\_\_\_\_\_, G. **As estruturas antropológicas do imaginário**. Lisboa, Presença, 1989.

DURÃO & COELHO. Introdução ou Como Fazer Coisas Com Emoções. **Interseções** [Rio de Janeiro] v. 19 n. 1, p. 44-60, jun. 2017.

DURHAM, Eunice. **A caminho da cidade: A vida rural e a migração para São Paulo**. São Paulo: Perspectiva, 1973

DYER, Geoff. **Todo aquele jazz**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013

ECKERT, Cornelia. **Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão**. (La Grand-Combe, França). Curitiba: Appris, 2012.

\_\_\_\_\_, C. (1992). **Une ville autrefois minière: La Grand-Combe. Étude d'Anthropologie Sociale**. Thèse de Doctorat. Université Paris V, Sorbonne. 10205p

EDENSOR, Tim. *Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice*. In: FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John. **Automobilities**. London: Sage, 2005.

EHRENHALT, Alan. *The great inversion and the future of the American city*. **New York: Knopf**, 2012.

ELIAS, Norbert. **Os estabelecidos e os outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

ELLIOTT, Larry. World's 10 richest men see their wealth double during Covid pandemic. **The Guardian**, Mon 17 Jan 2022.

ERCAN, T., ONAT, N. C., TATARI, O., & Mathias, J.-D. (2017). Public transportation adoption requires a paradigm shift in urban development structure. **Journal of Cleaner Production**, 142, 1789–1799. doi:10.1016/j.jclepro.2016.11.109

ESTADÃO CONTEÚDO. Apps como Uber e iFood se tornam "maior empregador" do Brasil. Publicado em 28/04/2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-pessoas/>. Acesso em: Maio 2020.

EVANGELISTA, R., & BRUNO, F. (2019). WhatsApp and political instability in Brazil: Targeted messages and political radicalization. *Internet Policy Review*, 8(4). <https://doi.org/10.14763/2019.4.1434>. Acesso em: Maio 2020.

FAIRWORK (2022). **Fairwork Brazil Ratings 2021: Towards Decent Work in the Platform Economy**. Porto Alegre, Brazil; Oxford, United Kingdom, Berlin, Germany.

FEATHERSTONE, M. *Automobilities: An introduction*. **Theory, Culture & Society** 2004 (SAGE, London, Thousand Oaks and New Delhi), Vol. 21(4/5): 1-24.

FÉLIX, Jorge. O idoso e o mercado de trabalho. In: ALCÂNTARA, A.; CAMARANO, A.; GIACOMIN, K. (Orgs.) **Política Nacional do Idoso: Velhas e novas questões**. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. I., & PERELMAN, M. (2020). Perspectivas antropológicas sobre las formas de (ganarse la) vida. *Cuadernos de antropología Social*, (51). Disponível em: <https://doi.org/10.34096/cas.i51.8270>. Acesso em: Maio 2020.

FIRTH, Raymond. **Nós os Tikopias: Estudo sociológico do parentesco na polinésia primitiva**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

FISCHER, Luís Augusto. **Dicionário de Porto-Alegres**. Porto Alegre: L&PM, 2022.

FLAM, H. Corporate Emotions and Emotions in Corporations. **The Sociological Review**, 50(2\_suppl), 90–112, 2002.

FLEISCHER, Friederike. Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. ©EURE, vol. 45, nº 135, mayo 2019, pp. 27-47.

FRAIMAN, R.; ROSSAL, M. De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y 'realidad' social. Trabajo de investigación del proyecto Cultura y violencia en el tránsito en Montevideo. In: **VI Reunión de Antropología del MERCOSUR**, Montevideo, 2005.

FRANÇA, Maria Cristina & NUMMER, Fernanda. Ofícios e profissões: entre trajetórias e perspectivas. In: ROCHA, A. & ECKERT, C (Org.). **Etnografias do Trabalho: Narrativas do Tempo**. Porto Alegre: Marcavizual, 2015

FRASER, Benjamim. **Toward an Urban Cultural Studies: Henri Lefebvre and the Humanities**. 2015

FREEMAN, Joshua. **Mastodontes: A história da fábrica e a construção do mundo moderno**. São Paulo: Todavia, 2019.

FREUND, Gisèle. **La Fotografía como Documento Social**. México, Editorial Gustavo Gili, 1993.

FONSECA, Claudia. Quando cada caso NÃO é um caso: pesquisa etnográfica e educação. **Rev. Bras. Educ.**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 58-78, abr. 1999. Disponível em: <[http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-24781999000100005&lng=pt&nrm=iso](http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24781999000100005&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: Out. 2022.

FOOTE-WHYTE, William. **Sociedade de Esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

G1. Jeff Bezos, dono da Amazon, é a primeira pessoa a alcançar fortuna de US\$ 200 bilhões, segundo Forbes. 26/08/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/08/26/dono-da-amazon-e-a-primeira-pessoa-a-alcancar-fortuna-de-us-200-bilhoes-segundo-a-forbes.ghtml>>. Acesso em: Abr. 2022.

GABRIEL, et al. A indústria automobilística no Brasil e a demanda de veículos no período 2000-2010. **Revista Análise Econômica**, v. 31, nº 59 (2013).

GARCIA, Diego. Desemprego no Brasil bate recorde e atinge 13,1 milhões de pessoas. **Folha de São Paulo**. 30.set.2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/09/desemprego-no-brasil-bate-recorde-e-atinge-131-milhoes-de-pessoas.shtml>>. Acesso em: Abr. 2022.

GANTI, Tejaswini (2014). "Neoliberalism". In: **Annu. Rev. Anthropol.** 43:89-104.

GEBELOFF, Robert; GOLDSTEIN, Dana; HU, Winnie. Cities Lost Population in 2021, Leading to the Slowest Year of Growth in U.S. History. **New York Times**, March 24, 2022.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2014.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.

GELDSTEIN, R.; DI LEO, P.; MARGARIDO, S. Género, violencia y riesgo en el tránsito: La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. **Physis Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 21 [ 2 ]: 695-720, 2011.

GERSHON, Ilana (2016). "I'm not a businessman, I'm a business, man": Typing the neoliberal self into a branded existence. **HAU: Journal of Ethnographic Theory** 6:3, 223-246.

\_\_\_\_\_, I. **Down and Out in the New Economy\_ How People Find (or Don't Find) Work Today**. University of Chicago Press, 2017.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004

GRAEBER, David. It is value that brings universes into being. *HAU: Journal of Ethnographic Theory*. Vol 3, No 2 (2013). Disponível em: <<https://doi.org/10.14318/hau3.2.012>>. Acesso em: Abr. 2022.

\_\_\_\_\_, D. Radical alterity is just another way of saying "reality": A reply to Eduardo Viveiros de Castro. **HAU**: 5(2), 2015.

\_\_\_\_\_, D. **Bullshit Jobs: A theory**. New York: Simon & Schuster, 2018.

GRAEBER, David & WENGROW, David. **O despertar de tudo: uma nova história da humanidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022

GROHMANN, Rafael & QIU, Jack. **Contextualizando o Trabalho em Plataformas**. *Contracampo*, v. 39, nº 1 (2020).

GOFFMAN, Erving. **Estigma: Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. São Paulo: LTC. 2008

GÓMEZ, Guillermo Stefano Rosa. **Etnografia da Crise e da Duração Ferroviária em Pelotas: Um estudo antropológico de memória coletiva**. 238 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, IFCH, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2018a. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179424>>. Acesso em: Nov. 2022.

\_\_\_\_\_, G. S. R. Reseña: Eckert (2012) Memória e Trabalho: Etnografia da duração de uma comunidade de mineiros do carvão (La Grand-Combe, França). **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**, v. 3, p. 1, 2019.

\_\_\_\_\_, G. S. R. A locomotiva, do trem e o ferroviário: Imagem e memória de uma masculinidade narrada. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**, v. 4, p. 1, 2018.

\_\_\_\_\_, G. S. R. Etnografia com os “sem tempo”: Seguindo os resíduos do Uber em Porto Alegre. Anais do 43º Encontro Anual da ANPOCS, no ST 13 – Etnografias do Capitalismo, 2019. Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/encontros/papers/43-encontro-anual-da-anpocs/st-11/st13-8>. Acesso em: Nov. 2022.

\_\_\_\_\_, G. S. R. Construção de identidade e trajetória social desviante: um estudo empírico com guardadores de carro em Pelotas, RS. *Revistas Primeiros Estudos*, n8, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2237-2423.v0i8p89-104>. Acesso em: Nov. 2022.

\_\_\_\_\_, G. S. R (2022). **Book Review: Labor and Punishment. Exertions.** Disponível em: <https://saw.americananthro.org/pub/laborandpunishment/release/1>. Acesso em: Nov. 2022.

GÓMEZ, G. S. R. GRAEBER, David. Bullshit jobs: a theory. New York: Simon & Schuster, 2018. 333p. **Horizontes Antropológicos [online]**. 2019, v. 25, n. 54, pp. 367-371. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-71832019000200016>. Epub 05 Ago 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-71832019000200016>. Acesso em: Abr. 2022.

GÓMEZ, G. S. R., & Eckert, C. (2020). Etnografia da crise: temporalidades do “fim” do trabalho moderno em Pelotas (Brasil) e La Grand Combe (França). In: H. M. Palermo & M. L. Capogrossi (Eds.), **Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo** (pp. 423-472). CLACSO. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/j.ctv1gm012v.14>. Acesso em: Nov. 2022.

GÓMEZ, G. S. R.; CARRIÇO, A.; PALERMO, H.; ROCHA, M. Apresentação. *Revista Iluminuras*, v. 21, n.52, 2020a. Disponível em: <https://doi.org/10.22456/1984-1191.101720>. Acesso em: Nov. 2022.

GÓMEZ, G. S. R; RAPKIEWICZ, Y.; ECKERT, C. Etnografias da duração e os desejos de memória ferroviária no Sul do Brasil. *Amazônica: Revista de Antropologia*. v.11, n.1, p. 83-109. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18542/amazonica.v11i1.6652>. Acesso em: Nov. 2022.

GÓMEZ, G. S. R.; RODRIGUES, F.; ROCHA, M. C. da. A Dimensão Esquecida do Trabalho: Entrevista com Jaime Santos Júnior. *Iluminuras*, Porto Alegre, v. 21, n. 52, 2020. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/view/101296>. Acesso em: Jul. 2022.

GORZ, André. **Metamorfoses do trabalho Busca do Sentido: Crítica da razão econômica**. São Paulo, Anna Blume, 2005.

\_\_\_\_\_, André. La ideología social del automóvil. **Letras Libres**, Año nº11, Número 132. Dedicado a: Los demasiados Autos, 2009 [1978].

GRABLE, S. W. (1979). Applying Urban History to City Planning: A Case Study in Atlanta. **The Public Historian**, 1(4), 45-59.

GRAVANO, A. **Antropología de lo urbano**. Buenos Aires: Café de las ciudades, 2015.

GRAVANO, Ariel & SILVA, Ana. Apresentação: Desafios epistêmicos para una(s) antropología(s) de ciudades medias. **Illuminuras**, Porto Alegre, v. 18, n. 45, p. 05-12, ago/dez, 2017.

GROHMANN, R. (2021). Trabalho Digital: o papel organizador da comunicação. **Comunicação Mídia e Consumo**, 18(51), 185. Disponível em: <<https://doi.org/10.18568/cmc.v18i51.2279>>. Acesso em: Nov. 2022.

\_\_\_\_\_, R. Plataformas de propriedade de trabalhadores: cooperativas e coletivos de entregadores. **MATRIZES**, [S. l.], v. 16, n. 1, p. 209-233, 2022. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/matriz/es/article/view/184245>>. Acesso em: Nov. 2022.

GUERRA, Giane. Uber bane motoristas por cancelamento de corridas; entidade estima 500 bloqueios no RS. **Zero Hora**, 29/09/2022. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/giane-guerra/noticia/2021/09/uber-bane-motoristas-por-cancelamento-de-corridas-entidade-estima-500-bloqueios-no-rs-cku2qunna0022017y1kcxpfka.html>>. Acesso em: Set. 2022.

GUIMARAENS, Rafael. **1935**. Porto Alegre: Libretos, 2020.

GUIMARÃES, Tiago da Costa. **Disrupção Destruidora: As Práticas Comunicacionais do Aplicativo Uber em Porto Alegre**. 2018. 109 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Comunicação Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul., Porto Alegre, 2018.

GUIVANT, Julia. **A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social**. BIB, Rio de Janeiro, n 46, 1998, pp. 3-38

GUTMANN, M. Trafficking in Men: The Anthropology of Masculinity. **Annual Review of Anthropology**, Vol. 26 (1997).

G1; RBS. Preço da gasolina sobe 51% e RS fecha 2021 com a 3ª mais cara do Brasil, segundo ANP. 04/01/2022. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2022/01/04/preco-da-gasolina-sobe-51percent-e-rs-fecha-2021-com-a-3a-mais-cara-do-brasil-segundo-anp.ghtml>>. Acesso em: Nov. 2022.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2017.

HANNERZ, Ulf. Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 7-39, Apr. 1997. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-93131997000100001&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93131997000100001&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: Nov. 2022.

\_\_\_\_\_, U. **Explorando a cidade: Em busca de uma Antropologia Urbana**. Petrópolis: Vozes, 2015.

HARROP, Froma. Americans are not used to not working. **The Daily Press**, 7 dez 2021.

HARVEY, David. A brief history of neoliberalism. **Oxford University Press**, 2005

HERZFELD, Michael. 2005. "Political Optics and the Occlusion of Intimate Knowledge". **American Anthropologist**, Vol. 107, No. 3: 369-376

HOCHSCHILD, Arlie. The managed heart: Commercialization of human feeling. **University of California Press**, 1983.

HOLSTON, J. **Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

\_\_\_\_\_, J. **Cidadania insurgente: disjuntos da democracia e da modernidade no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

HO, Karen. Liquidated: An Ethnography of Wall Street. Duke University Press, 2009  
Hoong, Chua. Forget the Great Resignation, aim for the Great Refreshment. **The Strait Times**. 14 de janeiro de 2022.

HUGUES, Everett. **The sociological eye: selected papers**. New Jersey: Transaction Publishers, 1993.

IPEA. **A mobilidade urbana no Brasil**, 2011.

ITO, Yasunobu. "Ethnography" in Japanese Corporate Activities: A meta-anthropological observation on the relationship between Anthropology and the Outside. In. **Enterprise as an Instrument of Civilization**. Springer Japan, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACK J. Barry, Ann Christiano and Annie Neimand, 'Opinion: Few quitting jobs over vaccine mandates', Atlanta Journal-Constitution, **The: Web Edition Articles (online)**, 28 Sep 2021.

JARDIM, Denise. (1991) **De bar em bar: Identidade masculina e auto-segregação entre homens de classes populares. Dissertação de mestrado em antropologia social na UFRGS**. Orientadora: Ondina Fachel Leal. Porto Alegre

JOLLY, Martine. **Introdução à análise da imagem**. Campinas: Papius, 1996

KARAM, Vera. **Há um incêndio sob a chuva rala.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1999

KERR, Dara. More Than 50 U.S. Gig Workers Murdered on the Job in Five Year. The MarkUp April 6, 2022 11:00 ET. Disponível em: <<https://themarkup.org/working-for-an-algorithm/2022/04/06/more-than-50-u-s-gig-workers-murdered-on-the-job-in-five-years>>. Acesso em: Nov. 2022.

KERVALT, Marcelo. Frota de veículos no RS aumentou 14 vezes mais do que a população em 10 anos. Zero Hora, 01/01/2018. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/01/frota-de-veiculos-no-rs-aumentou-14-vezes-mais-do-que-a-populacao-em-10-anos-cjwmc87q04s701p99q3tujzw.html>>. Acesso em: Nov. 2022.

KESSLER, G. O sentimento de insegurança e o medo na argentina. In: Lia Zanotta Machado, Antonádia Monteiro Borges e Cristina Patriota de Moura (Orgs.) **A cidade e o medo.** Brasília: Francis, 2014.

KESSLER, Sarah. **Gigged: The Gig Economy, the End of the Job and the Future of Work.** London: Penguin, 2018.

KING, M. L., Jr. (1986). A testament of hope. In: J. M. Washington (Ed.), **A testament of hope: The essential writings and speeches of Martin Luther King, Jr.** San Francisco: Harper Collins.

KIPNIS, Andrew B. "Audit Cultures. Neoliberal governmentality, socialist legacy, or technologies of governing?". In: **American Ethnologist.** Vol. 35, n. 2, 2008, p. 275-289.

KIRCHHEIMER, Otto. A transformação dos sistemas partidários da Europa Ocidental. **Rev. Bras. Ciênc. Polít.**, Brasília, n. 7, p. 349-385, Apr. 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-33522012000100014&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-33522012000100014&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: Set. 2020.

KRUGMAN, Paul. What Ever Happened to the Great Resignation? **The New York Times**, April 5, 2022

KONRAD, Miriam. **Transporting Atlanta: The Mode of Mobility Under Construction.** PhD dissertation, College of Arts and Sciences, Georgia State University, 2006.

KOPYTOFF, Igor. A biografia cultural das coisas: a mercantilização como processo. In: APPADURAI, Arjun (Org.). **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural.** Niterói: Eduff, 2021.

KOSELLECK, Reinhart. **Crítica e crise.** Rio de Janeiro: EDUERJ/Contraponto, 1999, 254 p.

KOWARICK, Lúcio. **Trabalho e vadiagem: A origem do trabalho livre no Brasil.** São Paulo: Editora 34, 2019.

KUNRATH SILVA, Patricia. **Filantropia e Investimento Social Privado nos Estados Unidos e no Brasil: redes transnacionais de governança econômica**, 2017. 259 f.

LACERDA, Nara. Pandemia do coronavírus reacende discussões sobre renda mínima universal. **Brasil de Fato**. São Paulo (SP): 16 de Abril de 2020.

LATOURE, Bruno. **Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora**. São Paulo: UNESP, 2000.

\_\_\_\_\_, Bruno. **Reagregando o Social: introdução a teoria do ator-rede**. Salvador: Edufba, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_, H. **Key Writings**. In: ELDEN; LEBAS; KOFMAN (Orgs.). New York, London: Continuum, 2003.

\_\_\_\_\_, H. **Introdução à Modernidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969.

LE-GOFF, J. "A cidade em segurança, os bens protegidos e o bem comum" In: **Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun**. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

LEITE LOPES, José Sérgio. (coord.) A ambientalização dos conflitos sociais. Rio de Janeiro: Relume Dumará: **Núcleo de Antropologia da Política/UFRJ**, 2004.

\_\_\_\_\_, J. S. Uma Experiência da Flutuação Histórica do Tema "Trabalho" na Antropologia. **Theomai**, núm. 24, 2011, pp. 1-10

\_\_\_\_\_, J. S. Introdução. In: LEITE LOPES, J. & HEREDIA, B. (Orgs.) **Movimentos cruzados, histórias específicas: estudo comparativo das práticas sindicais e de greves entre metalúrgicos e canavieiros**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2019.

LIMA, Jacob & BRIDI, Maria Aparecida. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 325-341, Maio/Ago. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30561>. Acesso em: Set 2020.

LINHART, Robert. **Greve na Fábrica**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.

LOW, Setha. **Behind the gates: Life, security, and the pursuit of happiness in fortress America**. New York: Routledge, 2003.

LÜBECK, Rafael & FALLAVENA, Lucia & SANTINI, Fernando & SAMPAIO, Claudio. (2014). Diga-me No Que Andas e Te Direi Quem És: Aspectos de Influência Nos Jovens da Classe C Brasileira Para Adquirir Automóveis. **Revista Brasileira de Marketing**. 13. 17-35. 10.5585/remark.v13i3.2506.

MACIEL, D. O governo Collor e o neoliberalismo no Brasil (1990-1992). **Revista UFG**, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48390>>. Acesso em: Out. 2022.

MACHADO, Dyonelio. **Os ratos**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2004.

MADURO, Paula Andreatta. **Memórias do automobilismo de rua em Porto Alegre, Rio Grande do Sul. (décadas de 1920-1950)**. 2010. 95 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências do Movimento Humano, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MAFFIE, Michael. **Three Essays on Employment Relations In: The Rideshare Industry**. PhD Dissertation, Cornell University, 2018.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana**. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.

\_\_\_\_\_, J.G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, V. 17, n. 49, junho/2002.

\_\_\_\_\_, J.G. C. **Festa no Pedaco: Cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: Unesp, 2003.

\_\_\_\_\_, J.G. C. **Na Metrópole: Textos de Antropologia urbana**. São Paulo: Edusp, 2000.

MALINOWSKI, B. Introdução: Tema, método e objetivo desta pesquisa. In: **Os Argonautas do Pacífico Ocidental: Um relato de empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné, Melanésia**. São Paulo: Abril Cultural, 1984

MARCHI, Cintia. Com um carro para cada duas pessoas, Porto Alegre estuda alternativas para mobilidade. *Correio do Povo*, 10/09/2016. Disponível em: <<https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/com-um-carro-para-cada-duas-pessoas-porto-alegre-estuda-alternativas-para-mobilidade-1.211760>>. Acesso em: Set. 2020.

MARCUS, G. E. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. **Annual Review of Anthropology**, 24(1), 95-117. (1995).

MARCUS, George. Problemas contemporâneos da etnografia no sistema mundial moderno. In: **A escrita da cultura; poética e política da etnografia**. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2016.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, Oct. 2000. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392000000400004&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400004&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: Out. 2020.

MARTINS, Cyro. **Estrada Nova**. Porto Alegre: Editora Movimento, 1979.

MARTINS, José de Souza. **A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário**. São Paulo: Editora 34, 2008.

\_\_\_\_\_, J. de S. A aparição do demônio na fábrica, no meio da produção. **Tempo Social**; Rev. Sociol. USP, S. Paulo, 5(1-2): 1-29, 1993 (editado em nov. 1994).

MAURER, Bill. "The Anthropology of Money". **Annual Review of Anthropology**, vol 35, 2006, p. 15-36.

MAYERS, Quintarrius Shakir. **On the Edge: Mind, Spirit, and Booty in Atlanta's Strip Clubs**. Tese de Doutorado, University of California, Santa Bárbara, 2019.

MELO, V. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, vol. 30, núm. 1, septiembre, 2008, pp. 201-203.

MENEZES, Marilda. Experiência social e identidades: trabalhadores migrantes na plantation canavieira. **História Oral** 3, 2000, p. 49-68.

MILLÁS, Juan José. **Que nadie duerma**. Barcelona: Alfaguara, 2018.

MILLER, Daniel. 'Driven Societies', in: D. Miller (ed.) **Car Cultures**. Oxford: Berg. (2001).

MIRZOEFF, Nicholas. **An introduction to visual culture**. London and New York, Routledge, 1999.

MIYAZAKI, Hirokazu. Economy of Dreams: Hope in Global Capitalism and Its Critique. **Cultural Anthropology**, vol. 21, nº 2, 2006, p. 147-172.

MONTEIRO, Charles. **Porto Alegre: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

MORALES, João. "Arbitragem na várzea é um trabalho para se virar": Quando a várzea é o campo. **Revista Iluminuras**, v. 21, n. 52, 2020.  
<<https://doi.org/10.22456/1984-1191.99117>>. Acesso em: Nov. 2022.

MOURA, H.; NETO, J.; SANTOS, V. e TAVARES, F. (2019). Resultantes da greve dos caminhoneiros (2018): Um hibridismo de estatística bilionária e o óleo diesel em face à macroeconomia. **Research, Society and Development**, 8(7). Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/333524164\\_Resultantes\\_da\\_greve\\_dos\\_caminhoneiros\\_2018\\_um\\_hibridismo\\_de\\_estatistica\\_bilionaria\\_e\\_o\\_oleo\\_diesel\\_em\\_face\\_a\\_macroeconomia](https://www.researchgate.net/publication/333524164_Resultantes_da_greve_dos_caminhoneiros_2018_um_hibridismo_de_estatistica_bilionaria_e_o_oleo_diesel_em_face_a_macroeconomia)>. Acesso em: Nov. 2022.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. vol.2. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.

MÜLLER, Lucia Helena Alves. **A alma do negócio: Um estudo antropológico sobre o uso da pesquisa de mercado na publicidade**. Porto Alegre, UFRGS, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (Dissertação de Mestrado em Antropologia Social), 1989.

\_\_\_\_\_, L. "Então, eu fui à luta!": repensando as representações e práticas econômicas de grupos populares a partir de uma trajetória de ascensão social. **Política & Sociedade**, v. 8 n. 15 (2009). Disponível em: <<https://doi.org/10.5007/2175-7984.2009v8n15p145>>. Acesso em: Nov. 2022.

NAROTZKY, S., & BESNIER, N. (2014). Crisis, Value, and Hope: Rethinking the Economy. **Current Anthropology**, 55(S9), S4-S16. doi:10.1086/676327

NASCIMENTO, Mara Regina do. No movimento do bonde, a festa e a modernidade. In: **Modernidade e Urbanização no Brasil**. NASCIMENTO, M. & TORRESINI, E. (Orgs.) Porto Alegre: Edipucrs, 1998 .

NOGUEIRA, M. (2021). "10: "I Voted Bolsonaro for President": Street Vending and the Crisis of Labour Representation in Belo Horizonte, Brazil". In: **Beyond the Wage**. Bristol, UK: Bristol University Press. Retrieved Oct 26, 2022. Disponível em: <<https://bristoluniversitypressdigital.com/view/book/9781529208>>. Acesso em: Nov. 2022.

NORONHA, Eduardo G.. "Informal", ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo , v. 18, n. 53, p. 111-129, out. 2003. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092003000300007>>. Acesso em: Jun. 2020.

NUMMER, Fernanda Valli. Retratos de sorrisos: Público e privado entre policiais militares. **Nova Revista Amazônica**, v. 8, p.1, 2016.

OLIVEN, Ruben George. **Violência e cultura no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1983.

\_\_\_\_\_, R. G. **Urbanização e mudança social no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1984.

\_\_\_\_\_, R. G. **A antropologia de grupos urbanos**. Petrópolis: Vozes, 1985.

\_\_\_\_\_, R. G. Dinheiro e música popular: uma comparação entre Brasil e Estados Unidos. **Horiz. antropol.**, Porto Alegre , v. 22, n. 45, p. 19-47, jun. 2016. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832016000100019&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832016000100019&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 14 jun. 2020.

OLIVEN, RG. Looking at Money in America. **Critique of Anthropology**. 1998;18(1):35-59.

ONG, Aihwa (2007). Neoliberalism as a mobile technology. **Transactions of the Institute of British Geographers**, [S.l.], v.32, n.1, jan., p.3-8.

ORTNER, Sherry B. Dark anthropology and its others theory since the eighties. **Hau - Journal of Ethnographic Theory**. Vol 6, nº 1, 2016. [on line].

OWEN, Wilfred & BOWEN, Ezra. **Wheels**. Time-Life Books, 1967.

PALERMO, Hernán. **Cadenas de oro negro: en el esplendor y ocaso de YPF**. Buenos Aires: Antropofagia, 2012

\_\_\_\_\_, H. **La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero**. Buenos Aires: Biblos, 2017.

\_\_\_\_\_, H. Masculinidades en la industria del software en Argentina. **Revista Internacional de Organizaciones**, nº 20, junio 2018b, 103-121.

PALLEN, J. John. **O mundo urbano**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1975.

PARK, R.E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano In. VELHO, O. (org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar editora, 1973.

PENDERGRAST, Mark. **City on the verge: Atlanta and the fight for America's urban future**. New York: Basic Books, 2017.

PEIRANO, Mariza. **A Teoria Viva e outros ensaios de antropologia**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 2006.

\_\_\_\_\_, M. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014.

PARKER, Kim. & HOROWITZ, Juliana. Majority of workers who quit a job in 2021 cite low pay, no opportunities for advancement, feeling disrespected. **Pew Research Center**, March 9, 2022. Disponível em: <<https://www.pewresearch.org/fact-tank/2022/03/09/majority-of-workers-who-quit-a-job-in-2021-cite-low-pay-no-opportunities-for-advancement-feeling-disrespected/>>. Acesso em: Abr. 2022.

PEIPINS, L.A., GRAHAM, S., YOUNG, R. et al. Time and Distance Barriers to Mammography Facilities in the Atlanta Metropolitan Area. *J Community Health* 36, 675-683 (2011). Disponível em: <<https://doi.org/10.1007/s10900-011-9359-5>>. Acesso em: Abr. 2022.

PÉTONNET, Colette. A observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. **Antropolítica**, nº. 25, p.99-111. Niterói, 2008.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Rev. econ. contemp.**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, Dec. 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/198055271932>>. Acesso em: Out. 2020.

PESAVENTO, Sandra. **História do Rio Grande do Sul**. Editora Mercado Aberto, 1980.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. **Amanhã vai ser maior: o que aconteceu com o Brasil e as possíveis rotas de fuga para a crise atual.** São Paulo: Planeta do Brasil, 2019.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. & SCALCO, Lucia. From hope to hate The rise of conservative subjectivity in Brazil. **HAU: Journal of Ethnographic Theory** 10 (1): 21–31, 2020.

PIXLEY, J. Emotions and Economics. **The Sociological Review**, 50(2\_suppl), 69–89. 2002a.

\_\_\_\_\_, J. Finance organizations, decisions and emotions. **British Journal of Sociology**, 53(1), 41–65, 2002b.

POCHMANN, Marcio. Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil. In: TEIXEIRA, M.; RODRIGUES, H.; COELHO, E. (Orgs.). **Precarização e terceirização: Faces da mesma realidade.** São Paulo: Sindicato dos químicos, 2016

PORTO ALEGRE, Achylles. **História popular de Porto Alegre.** Porto Alegre: UE, 1994.

POZOS, J. Productores y productoras de nocturnidad: subjetividad y diferencia de género en la práctica, requerimientos y riesgos del trabajo realizado en bares de la Ciudad de México. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**, nº4, 2018.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato de. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre impactos do congestionamento. Nova Lima: Fundação Dom Cabral, 2009. (**Caderno de Ideias**; CI0910).

RICOEUR, Paul. **O si e a identidade narrativa. O si-mesmo como um outro.** Campinas, Papyrus, 1991.

RIEGER, Bernhard. **O carro do povo: a biografia do carro mais popular do planeta.** Porto Alegre: L&PM, 2015.

RIFIOTIS, Theophilos. Violência e Poder avesso do avesso. In: Reinarde Freire Nobre (org.). **O Poder no Pensamento Social: dissonâncias.** Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2008, p. 157-173.

RILES, Annelise (2003). Market Collaboration: Finance, Culture, and Ethnography after Neoliberalism. In: **American Anthropologist**, v. 115, n. 4, p. 555–569.

ROBBINS, Joel. Continuity Thinking and the Problem of Christian Culture: Belief, Time, and the Anthropology of Christianity. **Current Anthropology**, 48(1): 5-38, 2007.

ROCHA, Ana Luiza e ECKERT, Cornelia. O antropólogo na figura do narrador. In: **O tempo e a cidade.** Porto Alegre, UFRGS, 2005

\_\_\_\_\_, A. L. C. e ECKERT, C. **Etnografia da duração**. Porto Alegre: Marcavisual, 2013a.

ROCHA, A. L.C. & ECKERT, C. “A cidade com qualidade”, estudo de memória e esquecimento sobre medo e crise na cidade de Porto Alegre In: **Antropologia da e na cidade, interpretação sobre as formas da vida urbana**. Porto Alegre: Marcavisual, 2013b.

\_\_\_\_\_, R, A. L. C. & E, C. **Etnografia de Rua: estudos de Antropologia Urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2013c.

ROITMAN, Janet. **Anti-Crisis**. Duke University Press, 2013.

ROUX, Sébastien. “Introduction - Enquêter sur Le ‘tourisme sexuel’”. In: \_\_\_\_\_ **No Money, no Honey économies intimes du tourisme sexuel en Thaïlande**”. Paris: Éditions la Découverte, 2011, p. 7-25.

ROSENBERG, Eli. A record 4.5 million workers quit or changed jobs in November. **Washington Post**, January 4, 2022.

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

ROSSI, A. Como o WhatsApp mobilizou caminhoneiros, driblou governo e pode impactar eleições . **BBC News Brazil**, junho de 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44325458>>. Acesso em: Nov. 2022.

ROY, Donald F. Work Satisfaction and Social Reward in Quota Achievement: An Analysis of Piecework Incentive. **American Sociological Review**, XVIII October, 1953, pp. 507-514.

RUBEN, G. R., Gonçalves, A. F., & Maciel, L. (2015). Apresentação. **Ideias**, 5(2), 7-10. Disponível em: <<https://doi.org/10.20396/ideias.v5i2.8649427>>. Acesso em: Nov. 2022.

RUDNYCKYI, Daromir (2009). “Spiritual Economies: Islam and Neoliberalism in Contemporary Indonesia”. **Cultural Anthropology** 24 (1), 2009, p. 104-141.

RUFFATO, Luiz. **Inferno provisório**. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

SANCHEZ, Thomas W. (1999). The Connection Between Public Transit and Employment. **Journal of the American Planning Association**, 65(3), 284-296. Disponível em: <<https://doi:10.1080/01944369908976058>>. Acesso em: Nov. 2022.

SAHLINS, Marshall. **Ilhas de História**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

\_\_\_\_\_, M. Cosmologias do Capitalismo: O Setor Trans-Pacífico do ‘Sistema Mundial’. In: **Religião e Sociedade**, v. 12, nº 1-2, 1992, p. 8-25.

\_\_\_\_\_, M. **Cultura e razão prática**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

\_\_\_\_\_, M. **Esperando Foucault, ainda**. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

SANTOS JUNIOR. Trabalho e resistências miúdas: astúcia, barganha e negociação. **Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo**. Vol 2, Nº 3, 2018.

SANTOS, W. G. (1979). **Cidadania e Justiça**. Rio de Janeiro: Editora Campus.

SARAMAGO, José. **Levantado do chão: romance**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013

SCARINGELLA, Roberto. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo Perspec.**, São Paulo , v. 15, n. 1, p. 55-59, Jan. 2001. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-88392001000100007>>. Acesso em: Out. 2020.

SCHEIBER, Noam. Despite Labor Shortages, Workers See Few Gains in Economic Security. **The New York Times**, Published Feb. 1, 2022.

SCHUMPETER, Joseph. **Teoria do desenvolvimento econômico: Uma Investigação Sobre Lucros, Capital, Crédito, Juro e o Ciclo Econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SCHUTZ, Alfred. In: WAGNER, Helmut R. (Org. e Introdução). **Fenomenologia e relações sociais. Textos (escolhidos de Alfred Schutz)**. RJ: Zahar, 1979.  
SCOTT, James. **Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed**. New Haven, CT: Yale University Press, 1998.

SCOZ PASTEUR DE FARIA, Louise. **O Poder dos Sonhos: Uma etnografia de empresas startup no Brasil e no Reino Unido**. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Porto Alegre: 2018.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2015a.

\_\_\_\_\_, R. **A corrosão do caráter: as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2015b

\_\_\_\_\_, R. **O artífice**. Rio de Janeiro: Record, 2015c

SHE, Lao. **O garoto do riquixá**. São Paulo: Estação Liberdade, 2017

SHORE, Cris (2009). Cultura de auditoria e governança iliberal: universidades e a política da responsabilização. In: **Mediações**, v. 14, n.1, p. 24-53, Jan/Jun.

SIMMEL, Georg. Como as formas sociais se mantêm; A natureza sociológica do conflito; Sociabilidade um exemplo de sociologia pura ou forma. In: **Simmel**. Organizador: Evaristo de Moraes Filho e Coordenador: Florestan Fernandes. **Sociologia**. São Paulo, Editora Ática, 1983.

\_\_\_\_\_, G. O dinheiro na cultura moderna. In: SOUZA, Jessé & OELZE, Berthold. **Simmel e a Modernidade**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1998

SILVA, B.; SARMENTO, T.; SANTOS, V. e TAVARES, F. (2019). Crise petrolífera e o descaso ferroviário: da dependência ao colapso. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, 17(1).

SILVA, C.; ECKERT, C.; DUBIELA, D.; BARRETO, F.; RODRIGUES, F. S.; GÓMEZ, G.; CALIXTO, J., ABALOS JUNIOR, J. L.; BALDISSERA, M.; BORDIN M.; RIGON N.; SIMON, R.; KUBO, R.; RAPKIEWICZ, Y. S.; WOBETO, D.; PALHANO, L.; Dantas, L.; e Tavares Freitas, T. (2018b). Etnografia de rua e arte urbana em Porto Alegre (RS, Brasil). *Vista* (3):217-236. Disponível em: <<http://vista.sopcom.pt/ficheiros/20190128-navisual.pdf>>. Acesso em: Acesso em: Nov. 2022.

SILVA Jr., R. (2007). O Transporte Ferroviário de Cargas no Brasil e na Argentina: Da implantação à recente privatização. **Revista de Economia Política e História Econômica**, 7.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. xxii, 453 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/101439>>. Acesso em: Nov. 2022.

SILVEIRA, Márcio Rogério. & COCCO, Rodrigo. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, 27 (79), 2013.

SILVA, Marineide Maria. **O mosaico do desemprego**. 2009. 253 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.

SIRIMARCO, Mariana. O Cume dos Heróis”: a escritura emotiva de um relato policial. **Interseções**, Rio de Janeiro, v. 19, nº 1, p. 129-149, jun. 2017.

SKAGGS, Kelly. A city divided: Rethinking the role of the transit station in Metro Atlanta. **Master of Architecture Thesis**. The University of Washington, 2019.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOARES, Marcelo. Mortes entre caixas, frentistas e motoristas de ônibus aumentaram 60% no Brasil no auge da pandemia. **El País**, 5 de abril de 2021. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2021-04-05/caixas-frentistas-e-motoristas-de-onibus-registram-60-a-mais-de-mortes-no-brasil-em-meio-ao-auge-da-pandemia.html?ssm=FB\\_BR\\_CM&utm\\_source=Facebook&fbclid=IwAR0eIVQ4jL2T MULDPqoLQOBhQRq1dGeYV7a7phXTHpAt2P9bZfs0sw4UI9c#Echobox=1617624479](https://brasil.elpais.com/brasil/2021-04-05/caixas-frentistas-e-motoristas-de-onibus-registram-60-a-mais-de-mortes-no-brasil-em-meio-ao-auge-da-pandemia.html?ssm=FB_BR_CM&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR0eIVQ4jL2T MULDPqoLQOBhQRq1dGeYV7a7phXTHpAt2P9bZfs0sw4UI9c#Echobox=1617624479)>. Acesso em: Nov. 2022.

SPIVAK, Gayatri Chakravosrty. **Pode o subalterno falar?** Belo horizonte: Editora da UFMG, 2014.

STEIGLEDER, Clara Natalia. **A SOCIABILIDADE NA CIDADE MODERNA: os bondes e a porto alegre de 1890 a 1945.** 2016. 267 f. Tese (Doutorado) - Curso de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

STEINER, Philippe. **Economy as Matching.** Política & Sociedade - Florianópolis - Vol. 18 - Nº 43 - Set./Dez. de 2019

STRATHERN, Marilyn. **Audit Cultures: Anthropological studies in accountability, ethics and the academy.** London and New York: Routledge, 2000.

TARAZOV, Katie. Amazon's first U.S. union faces an uphill battle after historic win at Staten Island warehouse PUBLISHED THU, JUL 21 2022 9:22 AM EDT. Disponível em: <<https://www.cnbc.com/2022/07/21/how-chris-smalls-formed-amazons-first-us-union-and-whats-next.html>>. Acesso em: Nov. 2022.

TATSCH, Juliano. 'Em 15 dias, sistema de ônibus de Porto Alegre entrará em colapso', diz ATP. Jornal do Comércio, 03 de Abril de 2020. Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/geral/2020/04/733064-em-15-dias-sistema-de-onibus-da-capital-entrara-em-colapso--diz-atp.html>>. Acesso em: Nov. 2022.

TAUSSIG, Michael. **The devil and commodity fetishism in South America.** University of North Carolina Press, 1980.

\_\_\_\_\_, M. **O diabo e o fetichismo da mercadoria na América do Sul.** São Paulo: UNESP, 2010.

\_\_\_\_\_, M. **I swear I saw this: Drawings in fieldwork notebooks, namely my own.** University of Chicago Press, 2011.

\_\_\_\_\_, M. **My cocaine museum.** University of Chicago Press, 2004.

TELLES, Vera da Silva. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo soc. [online].** 2006, vol.18, nº 1, pp. 173-195. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-20702006000100010&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702006000100010&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: Nov. 2022.

THEODORO, M. As características do mercado de trabalho e as origens da informalidade no Brasil. In: Arrochellas, M. H. & Ramalho, J. P. (orgs.). **Desenvolvimento, subsistência e trabalho informal no Brasil.** Petrópolis: Centro Alceu Amoroso Lima para a Liberdade, 2004.

THRIFT, Nigel. Driving in the city. **Theory, Culture & Society**, 2004 (SAGE, London, Thousand Oaks and New Delhi), Vol. 21(4/5): 41-59.

TIROLE, Jean. **Economia do bem comum.** Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

VACLAVIK, M. C., & PITHAN, L. H. (2018). The agency search: The meaning of work for app drivers. **Revista de Administração Mackenzie**, 19(5).

VACLAVIK, M.; VIERA, C. & ANTUNES, E. Trabalho nas Novas Economias: discutindo conceitos e possibilidades de pesquisa. **EnANPAD**. 2018

VARGAS, Bruna & NETO, Alberi. Para não entrar em extinção, transporte coletivo de Porto Alegre depende de novo modelo de financiamento. *Diário Gaúcho*, 19/06/2020. Disponível em: <<http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2020/06/para-nao-entrar-em-extincao-transporte-coletivo-de-porto-alegre-depende-de-novo-modelo-de-financiamento-12527623.html>>. Acesso em: Nov. 2022.

VEBLEN, Thornstein. **Teoria da Classe Ociosa**. São Paulo: Abril, 1980

VELHO, Gilberto. **Individualismo e Cultura: Notas para uma Antropologia da sociedade contemporânea**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

\_\_\_\_\_, G. **Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013

VON SCHNITZLER, Antina. Traveling technologies: Infrastructure, ethical regimes, and the materiality of politics in South Africa. **Cultural Anthropology**, Vol. 28, Issue 4, 2013 pp. 670-693.

WARD, J. W.; MICHALEK, J. J.; SAMARAS, C.; AZEVEDO, I. L.; HENAO, A.; RAMES, C. & WENZEL, T. (2021). The impact of Uber and Lyft on vehicle ownership, fuel economy, and transit across U.S. cities. **I Science**, 24(1), 101933.

WEBER, Max. **Economia y sociedad: Esbozo de sociologia comprensiva**. Buenos Aires: Fondo de cultura econômica, 1992.

WEBER, Florence. **Trabalho fora do trabalho: uma etnografia das percepções**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

WEIL, Simone. **A condição operária e outros escritos sobre a opressão**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

Wells, Charlie; Ballentine, Claire and Cachero, Paulina. Pay Me More or I Quit: Workers Play Risky Game With Their Bosses. Bloomberg 4 de fevereiro de 2022 16:01 BRT. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-04/should-i-quit-my-job-for-more-money-great-resignation-has-workers-taking-risks>>. Acesso em 17/04/22>. Acesso em: Mar. 2022.

WESTIM, Ricardo. Pandemia força Brasil a discutir adoção da renda básica de cidadania. **Agência Senado**, 17/7/2020. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2020/07/pandemia-forca-brasil-a-discutir-adocao-da-renda-basica-de-cidadania>>. Acesso em: Nov. 2022.

WIDLÖK, Thomas. **Anthropology and the economy of sharing**. Routledge: New York, 2017.

WOOD, A. J., GRAHAM, M., LEHDONVIRTA, V., & HJORTH, I. (2019). Good Gig, Bad Gig: Autonomy and Algorithmic Control in the Global Gig Economy. *Work, Employment and Society*, 33(1), 56–75. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/0950017018785616>>. Acesso em: Nov. 2022.

YEO, Su-Jan & HENG, Chye. An (Extra)ordinary Night Out: Urban Informality, Social Sustainability and the Night-time Economy. *Urban Studies* 51(4) 712–726, March 2014.

ZALUAR, Alba. **A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

ZELIZER, Viviana. Circuits within Capitalism. In: Victor Nee & Richard Swedberg (eds). **The Economic Sociology of Capitalism**. Princeton, Princeton University Press, 2005, p. 289-321.

\_\_\_\_\_, V. Dualidades Perigosas. *Mana - Estudos de Antropologia Social* 15 (1), 2009.

\_\_\_\_\_, V. Encontros de intimidade e economia. In: \_\_\_\_\_. **A negociação da intimidade**. Vozes: Petrópolis, 2011.