

## “PARABÉNS GUERREIROS DO ASFALTO”: A CIRCULAÇÃO DE DÁDIVAS ENTRE OS MOTORISTAS DE APLICATIVO

*“CONGRATULATIONS ASPHALT WARRIORS”: THE CIRCULATION OF GIFTS AMONG  
APPLICATION DRIVERS*

TAVARES, Álvaro Prado Aguiar <sup>1</sup>

### RESUMO

O neoliberalismo produz múltiplas formas de erosão do mundo do trabalho. No entanto, as consequências dessas erosões levam a uma outra coisa, não redutíveis aos próprios processos espoliativos que os desencadearam. De fato, os atores sociais que passam pelas consequências mais deletérias desse modelo de acumulação frequentemente produzem significados inversos daqueles os quais certas teorias em voga nas ciências sociais os atribuem. Neste artigo, ofereço reflexões sobre esta temática a partir da análise de um dos atores sociais mais afetados pelas políticas de austeridade e corte de direitos sociais provocadas pelo neoliberalismo: os motoristas de aplicativo. Demonstro que este ator constrói mecanismos associativos expressos em processos de circulação de dádivas, que permitem compreender a uberização a partir de uma perspectiva distinta daquela hegemônica por certa sociologia do trabalho. Por fim, sugiro que esta perspectiva pode ajudar pesquisadores a construir interlocução com um grupo de trabalhadores que tem resistências a formas tradicionais de representação sindical ou vínculo por CLT.

**Palavras-chave:** precarização; neoliberalismo; uberização; motoristas de aplicativo; dádivas.

### Abstract

Neoliberalism produces multiple forms of erosion in the world of work. However, the consequences of these erosions lead to something else, not reducible to the plundering

---

<sup>1</sup> Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). <https://orcid.org/0000-0002-2629-2246>. Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia (PPGS) da UFPE. [alvaroaguiar197@gmail.com](mailto:alvaroaguiar197@gmail.com)

processes that triggered them. In fact, social actors who experience the most harmful consequences of this model of accumulation often produce meanings that are opposite to those to which certain theories in vogue in the social sciences attribute them. In this article, I offer reflections on this topic based on the analysis of one of the social actors most affected by the austerity policies and cuts in social rights caused by neoliberalism: app drivers. I demonstrate that this actor builds associative mechanisms expressed in gift circulation processes, which allow us to understand uberization from a perspective different from that hegemonized by a certain sociology of work. Finally, I suggest that this perspective can help researchers build dialogue with a group of workers who are resistant to traditional forms of union representation or CLT ties.

**Keywords:** precarization; neoliberalism; uberization; app drivers; gifts.

### 1. Introdução

À medida que se agudiza, o neoliberalismo progressivamente erode as condições de labor da classe trabalhadora. É isso o que afirma uma vasta literatura que busca compreender como um modelo de acumulação baseado no corte de direitos sociais para a classe que vive do trabalho (Antunes, 2008; 2010; 2018; Antunes & Filgueiras, 2020; Dutra & Coutinho, 2020; Standing, 2013) transfigura as formas de contratação e gestão dos/das trabalhadoras/es em suas rotinas de labor. Dos anos 1990 até o presente momento, esta literatura parece compreender as novas técnicas de gestão e controle de trabalho - principalmente aquelas baseadas nas inteligências artificiais de aplicativos do setor de serviços de transporte urbano (Abílio, 2019) - , como expressões do aprofundamento dessas mesmas dinâmicas.

A partir de um contexto de campo específico, sugiro que seja possível abordar o atual mundo do trabalho a partir de uma outra perspectiva. De fato, através do contato que tive com uma importante liderança dos motoristas de aplicativo do Estado de Pernambuco, demonstro que o grupo de trabalhadores que este motorista representa reage às condições laborais a que estão imersos a partir de dinâmicas de reconhecimento mútuo e de consecução de práticas sociais solidárias. De fato, através de uma etnografia em ambientes virtuais como Instagram e (Leitão & Gomes, 2017; Segata, 2017), demonstro que eles desenvolvem tanto uma racionalidade singular - que mescla o reconhecimento de que estão passando por situações de exploração ao senso de autovalorização pela autonomia que o trabalho como Uber permite

- quanto um complexo sistema de dádivas (Martins, 2023). Esta última aparece não apenas como um mecanismo para sobreviver às extenuantes viagens através de centros urbanos marcados pela violência e pelas precariedades infraestruturais das ruas, mas também como um operador simbólico através do qual os motoristas adquirem certo senso de comunidade em suas interações nas redes sociais.

Além disso, esse sistema de dádivas também aponta para um processo complexo de reorganização das práticas territoriais, o que acaba por levar à inevitável consideração das possibilidades da técnica para o desdobramento da ação política. De fato, à luz do geógrafo Milton Santos (Santos, 2020; 2022), demonstro que para além da dimensão vertical a que os motoristas de aplicativo estão sujeitos - onde a razão hegemônica da globalização neoliberal impera - , existe uma outra baseada na horizontalidade. Aqui, certas práticas associativas e solidárias vêm à tona, a despeito do tempo acelerado dos aplicativos de corrida, e de suas inteligências artificiais.

Organizo este artigo em cinco partes. Além da introdução, no tópico seguinte trago algumas considerações metodológicas acerca do porquê da escolha de um interlocutor como o que fiz aqui referência. Em seguida, através dos relatos desse interlocutor, discuto as formas através das quais os motoristas constroem compreensões sobre suas rotinas, e de como isso se associa a tipos específicos de solidariedades sociais. No tópico seguinte, proponho um corpo teórico alternativo àquele mobilizado pela sociologia do trabalho brasileira, que se baseia nas contribuições de Milton Santos sobre a globalização neoliberal (Santos, 2022) e nos esforços de Paulo Henrique Martins (Martins, 2023) em atualizar a teoria da dádiva (Mauss, 2017). Nas considerações finais, sugiro algumas possibilidades de interlocução política que uma perspectiva como esta pode liberar.

### **2. Considerações metodológicas**

Frequentemente compreendidos sob a alcunha de trabalhadores precarizados, estes motoristas colocam na cena pública novas modalidades de ação política. Analisemos algumas delas sob a luz das trajetórias pessoais dos motoristas e das compreensões subjetivas que eles próprios elaboram acerca de sua experiência laborativa. Aqui, tanto entrevistas semi-estruturadas quanto uma breve perambulação virtual (Segata, 2017) no Instagram de meu

principal interlocutor de pesquisa (Thiago) servirão como base empírica.

Conheci Thiago através de uma pesquisa exploratória que buscou mapear indivíduos que publicizassem nas redes sociais algumas das principais arbitrariedades sofridas pelos motoristas de aplicativo. De fato, munido pelas contribuições da sociologia do trabalho brasileira (Antunes, 2018), comecei a procurar em minha entrada no campo indicativos de vivências que pudessem apontar para as dimensões precárias do atual mundo do trabalho. Ou seja, condicionei meu olhar pela ideia de que tais trabalhadores poderiam ser definidos sociologicamente pela série de ausências que os constituem: ausência de direitos sociais, previdenciários e de contrato formal entre empresa e trabalhador. Tal perspectiva parecia delimitar o escopo de minha perambulação virtual uma vez que ela parecia condicionar a minha entrada e saída de perfis em redes sociais como Instagram pela capacidade desta ou daquela página se adequar a referida perspectiva.

No entanto, na medida que ia me aprofundando nessa busca, permanentemente me deparava com certos sinais que pareciam contradizer a visão prévia que tinha do campo. Nesse sentido, em minha perambulação pelas redes sociais de alguns motoristas de aplicativo identifiquei redes mais ou menos bem constituídas de assistência mútua construídas entre os próprios trabalhadores. De fato, eles pareciam conseguir elaborar múltiplas formas de dar suporte uns aos outros, seja através de compartilhamento de acompanhamento psicológico gratuito e descontos em mecânicos, até a socialização de conhecimentos sobre o espaço urbano como, por exemplo, qual melhor bairro para se circular considerando os ganhos por viagem realizada e a segurança dos motoristas.

Optei por discorrer nesse artigo acerca de minhas experiências com Thiago por ele ser presidente de uma importante associação estadual de motoristas de aplicativo<sup>2</sup>, o que acabava por dar a ele capacidade de aglutinar em sua popular página do Instagram<sup>3</sup> os mais variados tipos de suporte mútuo concedidos pelos motoristas.

### 3. A uberização e suas contradições

---

<sup>2</sup> Associação de motoristas e motofrentistas de Pernambuco (AMAPE)

<sup>3</sup> Quando este artigo está sendo escrito, Thiago reúne um total de sessenta e dois mil seguidores em sua página nessa rede social

Constituídos politicamente em um contexto de contrarreformas neoliberais que marcaram o período sucedâneo aos governos do PT, os motoristas de aplicativos aparecem enquanto ator político central no Brasil quando trabalhadores que conseguiram comprar um carro em um momento pregresso de expansão do crédito - mas que agora se viam desempregados - decidem se inscrever em plataformas como a Uber e a 99 Pop, e utilizar esses mesmos carros para conseguirem sobreviver frente à uma situação econômica adversa. Com a experiência de se movimentar pela cidade por aplicativos que distribuem informações de destino e chegada dos passageiros, tais motoristas moldam suas rotinas de viagens de acordo tanto com as possibilidades de trajetos oferecidas pelos aplicativos, que parecem mais (ou menos) vantajosas aos motoristas graças às suas avaliações progressas feita por passageiros, quanto com os outros objetivos e obrigações vindas de suas trajetórias pessoais, sejam estas afetivas ou profissionais.

O que resulta dessa experiência é uma autocompreensão contraditória e fragmentária, que orbita entre, de um lado, a celebração da autonomia que a Uber permite para motoristas planejarem de modo flexível trabalho e estudo, e, por outro, as permanentes reclamações acerca da falta de algum tipo de seguro para motoristas que tenham seus carros roubados, ou das queixas dos valores ínfimos repassado pela Uber aos motoristas. É isso que demonstra os relatos de Thiago quando eu o pergunto sobre sua visão geral sobre os ganhos enquanto motorista:

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

motorista fica completamente fragilizado nessa relação.

Como não tem incentivos e está desprotegido, Thiago afirma que precisa confiar em seus conhecimentos, que são acumulados em seu ir e vir pela Região Metropolitana de Recife:

Todo dia eu aprendo. Hoje mesmo eu tava fazendo uma meta de fazer duzentos e setenta reais, né. Setenta de combustível e duzentos por gás. Aí o que é que eu faço, eu saía de sete da manhã e ia até dez da noite, onze horas da noite, trabalhava doze, catorze horas por dia. E às vezes eu não conseguia fazer esse dinheiro. Aí hoje em dia eu criei outro método né? Primeiro eu saio de manhãzinha de seis... seis e meia, eu saio. Aí eu fico rodando até dez horas da noite/dez da manhã né?

Nesse sentido, Thiago relaciona os conhecimentos acerca dos horários mais rentáveis para circular com os das regiões que geralmente diminuem as suas notas:

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

Nesse relato, vemos a tentativa do motorista em se desvencilhar da mobilidade sugerida pelo gerenciamento algorítmico ser punida pela própria dinâmica de notas estabelecida pelo aplicativo. Aqui, se uma possibilidade de compreensão das infraestruturas dos aplicativos de corrida é buscar entender o que elas prometem enxergando como certas racionalidades atuam na formulação dessas promessas (Tavares, 2020; Appel *et al*, 2018) vemos aqui que ela também impossibilita o desdobramento das mesmas racionalidades que elas colocam como desejáveis. Nesse sentido, a ideia de empresário autônomo, prometida pela empresa como um atrativo para novos motoristas (Slee, 2017), é contraposta a um modelo de gerência que não fornece ao motorista possibilidades de conduzir individualmente uma rotina que escape das dinâmicas de comando do aplicativo. Essa impossibilidade é algo constitutivo de um gerenciamento que organiza a mobilidade pela cidade no sentido de inviabilizar as possibilidades de autonomia acerca do tipo de circulação que será assumida.

No entanto, não só de críticas à arbitrariedade das empresas de aplicativo órbita as falas de Thiago. Nas postagens que este interlocutor faz em suas redes sociais (onde ele

compartilha diversos temas de interesse dos trabalhadores de aplicativos) algumas delas versam sobre o orgulho de conseguir o melhor aproveitamento possível enquanto um ‘motoristas parceiro’. Se em alguns momentos este orgulho se expressa enquanto uma autopromoção do próprio Thiago como mostra a figura 1, em outros ele vocaliza a "excelência" de outros motoristas que compartilham suas respectivas notas com meu interlocutor como vemos na figura 2 e 3. Tratando-os como guerreiros que conseguem fazer seu melhor mesmo em situações adversas, estes espaços são locais para louvar o mérito individual e o empenho. Neste sentido, não há como dissociar tais valores do tipo de afeto que emerge com o neoliberalismo, responsáveis por ser aquilo que estimula o aumento da produtividade dos trabalhadores. Aqui, o esforço individual (estimulado através do exemplo de profissionais exemplares) é aquilo que faz com que os trabalhadores estejam em um permanente esforço para realizar um melhor desempenho de si (Laval & Dardot, 2016), ou seja, uma maior capacidade de transformar as mínimas dimensões da vida cotidiana em esferas que podem, ao serem devidamente racionalizadas, melhorar o próprio desempenho de si.

Nas interações com Thiago, no entanto, tal aspecto é frequentemente manifestado de modo contraditório, já que pode orbitar entre o reconhecimento de que a atividade realizada pelos motoristas é fruto de exploração (como afirmou em uma de suas respostas a mim) à um senso de valorização de si, ao qual, em determinados contextos, podem operar como fator de estímulo para outros motoristas.

**Figura 1-** Print de tela do Instagram de Thiago

**Figura 2-** Print de tela do Jose Instagram de

Thiago

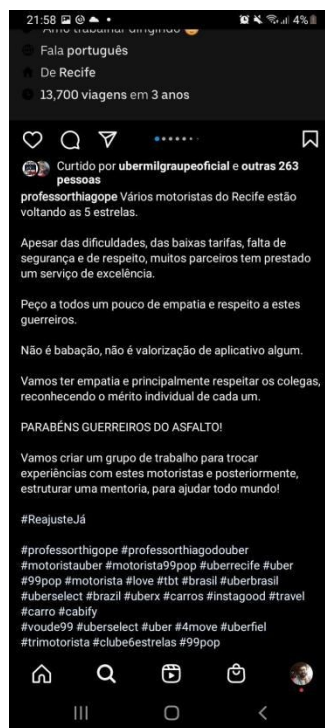


Fonte: Registro do autor.



Fonte: Registro do autor.

Figura 3- Print de tela tirado do Instagram de Thiago



**Fonte:** Registro do autor.

Além da esfera de reconhecimento público, às redes sociais de Thiago também expressam as solidariedades que circulam entre os motoristas, responsáveis por responder a algumas das necessidades materiais imediatas dos motoristas. Na figura 4, por exemplo, está um post na qual Thiago compartilha a possibilidade de atendimento psicológico gratuito feito por videoconferência para aqueles que sejam associados a Associação de Motoristas de Motofretistas de Pernambuco (AMAPE), organização estadual responsável por aglutinar alguns interesses dos motoristas de aplicativo, que tem Thiago como seu presidente.

Das experiências de interação com os aplicativos de corrida e com as redes sociais tal como são feitas por Thiago, emerge uma subjetividade complexa que demanda um arcabouço conceitual capaz de assimilar, por um lado, como os motoristas de aplicativo são resultado da crise econômica brasileira e do processo de radicalização do corte de direitos sociais (neste sentido, não é coincidência que o ano em que os serviços de corrida compartilhada cheguem a todas as grandes capitais brasileiras seja 2017, ano em que a reforma trabalhista imposta pelo governo golpista de Michel Temer é aprovada no congresso nacional) e, por outro, em

como a flexibilidade imanente a essa categoria de trabalhadores se amolda às rotinas singulares de cada uma das e dos motoristas.

Figura 4 - Print de tela do Instagram de Thiago



Fonte: Registro do autor.

Neste sentido, não é razoável interpretar tal categoria de trabalhadores recorrendo apenas aos conceitos fornecidos por autores influenciados pela obra de Michel Foucault (2010) como Dardot e Laval (2016), Wendy Brown (2019) e Byung-chul han (2017). Muito influentes no campo de estudos da uberização no Brasil (Abílio, 2017; 2018; 2019; Antunes & Filgueiras, 2020; Dutra & Coutinho, 2020; Oliveira, 2020), esses autores, embora guardem singularidades teóricas entre si, argumentam que o neoliberalismo produz certas formas de subjetivação que são dinamizadas pelo permanente controle flexível de si em um contexto de decadência do Estado de bem estar social. Com redes frágeis de assistência social, os trabalhadores da época neoliberal, como é o caso dos motoristas de Uber, precisam estar em um permanente controle de seus pequenos atos se quiserem atender às metas flexíveis impostas por estruturas de controle que dificilmente podem ser previstas pelos motoristas,

como é o caso da forma com a qual os aplicativos da Uber organizam e distribuem informações como valores de viagens, sistemas de avaliação e locais de passageiros.

Embora tais contribuições ainda sejam importantes, como demonstra parte do material etnográfico que aqui coloquei, elas talvez não esgotem a complexidade da relação entre a economia política neoliberal e as rotinas, desejos e trajetórias de vida dos diferentes motoristas, além de como tal relação produz consequências imprevisíveis tanto para suas subjetividades quanto para as solidariedades construídas por eles publicamente. De fato, estes motoristas desenvolvem laços de solidariedade (como o acesso a psicólogos, fornecidas por organizações como a AMAPE) e, mesmo que contraditoriamente, constroem entre si laços simbólicos expressos em dinâmicas de reconhecimento social, como é o caso do elogio público a desempenhos louváveis (figuras 1 e 2). Aqui, talvez a crítica teórica deva reposicionar o papel do neoliberalismo para a constituição das subjetividades dos motoristas, observando que os processos políticos que este modelo de acumulação coloca em movimento também são responsáveis por produzir solidariedades e associações. Assim, embora estas duas últimas qualidades sejam justamente aquilo que o neoliberalismo busca destruir - pelo menos tendo como base os autores influenciados por Foucault - não é razoável compreender as solidariedades emergentes dos motoristas de Uber apenas como um desvio não pretendido de percurso, ou somente como um mero ato de resistência.

#### **4. Verticalidade, horizontalidade e formação de dádivas**

Dedicado a compreender certas consequências não pretendidas da globalização neoliberal, o geógrafo Milton Santos pode nos ajudar a encaminhar estas questões de forma mais sofisticada. Nesse sentido, o autor traz considerações significativas sobre a capacidade de empresas transnacionais de alterar verticalmente os territórios em que se inserem, de modo a aprofundar diversas formas de exclusão e desigualdade urbana ao desconsiderar a singularidade das práticas sociais, e da economia desses espaços:

Por intermédio dos mencionados pontos de espaço de fluxos, as macroempresas acabam por ganhar um papel de regulação no conjunto do espaço. Junte-se a esse controle a ação explícita ou dissimulada do Estado, em todos os seus níveis territoriais. (Santos, 2022, p. 122).

A inserção dessas macroempresas acaba por levar a uma integração “(...)vertical, dependente e alienadora, já que as decisões essenciais concernentes aos processos locais são estranhas ao lugar e obedecem a motivações distantes” (ibid, 2022, p. 122). Aqui, o processo de globalização produtiva impulsionado pelas políticas neoliberais levam ao apagamento da vida produzida no território, onde estão presentes formas de associação e solidariedades que funcionam a partir de outras temporalidades, distintas daquelas do tempo acelerado do processo de globalização (ibid, 2022).

No entanto, Santos enfatiza que a globalização também produz consequências não controláveis pela própria dinâmica de acumulação que ela enseja, o que acaba por permitir a emergência de contra-racionalidades ou até mesmo - para aqueles que defendem a inevitabilidade da globalização hegemônica - , de “irracionalidades” (ibid, 2022). Para Santos, essas contra-racionalidades, ao expressarem “formas de convivência criadas a partir do próprio território e que se mantêm nesse território a despeito da vontade de unificação e homogeneização” (ibid, 2022 p.125), apontam para certa busca de uma vida reflexiva, que não pode ser reduzida à dimensão pragmática da ação já que comporta também um “aporte de vida, uma parcela de emoção, que permite aos valores representar um papel” (ibid, 2022 p.126).

A contradição entre, por um lado, a verticalidade própria das empresas neoliberais, responsáveis por homogeneizar as vidas associativas presentes nos territórios e, por outro, a dimensão horizontal da vida dos atores que estão buscando sobreviver a processos globais de espoliação através de práticas sociais baseadas tanto na emocionalidade quanto na solidariedade, acabam por revelar o que Santos (ibid, 2020; 2022) chama de “esquizofrenia do lugar”. Esta se expressa pela capacidade das relações sociais homogeneizadoras, próprias das relações de tipo vertical, de revelar justamente o seu inverso, a saber, a diversidade dos modos de existência. Para Santos, é no mundo cotidiano onde se pode localizar a produção ilimitada dessas outras racionalidades, “(...) que são, aliás, tão diversas quanto as áreas consideradas, já que abrigam todas as modalidades de existência” (ibid, 2022 p. 144). Assim, enquanto a globalização impõe uma forma única de ser e sentir, a vida nos territórios, onde alianças, dinâmicas de reconhecimento, suporte e atenção são produzidas, revelam a

existência de ilimitadas formas de compreensão do mundo, que são resultado de um amálgama contraditório entre necessidades materiais, vínculos afetivos e desejos de futuro (ibid, 2020; 2022).

Tal contribuição teórica pode ajudar a compreender o ator social a que me propus analisar aqui. Resultado do aprofundamento do neoliberalismo no Brasil, os motoristas de aplicativo revelam algumas das características mencionadas por Santos, como, por exemplo, a forma com a qual constroem práticas sociais coletivas, baseadas nas maneiras específicas com as quais utilizam alguns dos aparelhos técnicos formulados no bojo da globalização neoliberal, como fica claro no uso que fazem dos aplicativos de corrida e nos aplicativos de troca de mensagem como Instagram. Enquanto estes aparelhos têm a capacidade de abranger e se inserir verticalmente no cotidiano de milhões de pessoas, que estão permanentemente sujeitas às informações distribuídas por esses artefatos, os territórios desenvolvem mecanismos criativos, associativos, emocionais e horizontais de se relacionar com eles, não sendo apenas um reflexo oco da precarização do trabalho. De fato, a troca de reciprocidades expressas em suporte material e psíquico, compartilhados através da capacidade de uma rede social levar certas informações para uma massa desconhecida de pessoas (como faz Thiago), não pode ser resumidos pelos processos gerais que ajudaram a forjar esses atores.

Se é possível identificar com alguma margem de precisão ao longo do tempo fatores históricos que permitiram com que certos elementos fossem combinados uns aos outros para permitir a emergência dos motoristas de aplicativo enquanto ator social constitutivo do atual mundo do trabalho (como, por exemplo, a relação entre o aumento do desemprego a partir de 2015 e a propensão de um motorista em se inscrever na Uber ante um momento de dificuldade econômica, como é o caso de Thiago) esses motoristas produzem uma outra coisa que não é redutível ao próprio processo que o gerou. Essa outra coisa aparece como algo que por si só é criativo, já que produtora e difusora de novos vínculos associativos, de emoções e de esferas de reconhecimento, tão dinâmicas e heterogêneas quanto as técnicas que permitem sua circulação através do espaço e do tempo:

Sem dúvida, os brotes individuais de insatisfação podem não formar uma corrente. Mas os movimentos de massa nem sempre resultam de discursos claros e bem articulados, nem sempre se dão por meio das organizações

consequentes e estruturadas. O entendimento sistemático das situações e a correspondente sistematicidade das manifestações de inconformidade constituem, via de regra, um processo lento. (Santos, 2022, p. 152).

Nesse sentido, o ritmo das inovações das técnicas de comunicação baseadas em inteligências artificiais, dotadas de elevada capacidade de captar e processar informações de usuários, acaba por explicitar a complexidade dos vínculos e associações, já que estas últimas precisam acompanhar a aceleração de tais inovações, bem como das necessidades materiais e das aspirações simbólicas dos próprios atores sociais, que também estão sempre se renovando.

Em outro lugar (Junge & Tavares, 2020) mostrei de que modo a configuração técnica dos aplicativos de corrida, quando dinamizadas pela rotina, aspirações e desejos dos motoristas, demonstra o caráter complexo dos atores sociais que estamos aqui discutindo. Através de entrevistas realizadas com motoristas de Uber, enquanto estes me levavam para diversos bairros da região metropolitana de Recife, fiz perguntas sobre suas próprias percepções enquanto motorista, bem como com a situação político-econômica que o país estava passando na época. De fato, como realizadas em 2018, período em que o bolsonarismo se expressou eleitoralmente através da vitória do então candidato Jair Bolsonaro, tais questionamentos eram frequentemente respondidos através de uma tentativa de associar a difícil situação sócio econômica que marcava a trajetória pessoal de boa parte desses motoristas à figura pessoal de Bolsonaro, alguém com a firmeza necessária para enfrentar a grave crise econômica, ética e moral que o Brasil estava passando (ibid, 2020).

Aqui, as reflexões deste artigo são importantes para compreender a dinamicidade das associações e compreensões de mundo que o neoliberalismo irrompe. Lá (ibid, 2020), identifiquei a emergência de uma *subjetividade móvel* que interliga, por um lado, o processo de circulação dos motoristas de uber através do espaço urbano e, por outro, as percepções ideológicas que flutuam contraditoriamente entre uma percepção e outra, a depender de fatores como histórias de vida, desejos e inseguranças:

A subjetividade que identificamos é parcial e fragmentada. É um impulso para ver a si mesmo e ao mundo sociopolítico de uma forma particular, em vez de um conjunto de ideias ou identidades totalmente sedimentado. A subjetividade é

tanto relacional como performativa, tomando forma no contexto interativo (motorista-passageiro) do movimento pela paisagem urbana. Influenciado tanto pelo desejo do motorista de ganhar bons conceitos quanto pelos limites de uma conversa delimitada no tempo, seu discurso sobre política e crise frequentemente recai em lógicas redutivas e binárias, sem diferenciação clara entre causa e efeito (por exemplo, se a “corrupção” é a origem ou o resultado dos problemas atuais do Brasil) (ibid, 2020, p. 120).

Como demonstrei através da forma com a qual os motoristas compartilham vários tipos de suporte entre si, a construção de distintas solidariedades pode ser um mecanismo para se situar perante tal diversidade de contextos, histórias de vida e compreensões de mundo, e de como tais mudanças exigem dinamicidade para as associações constituídas por este ator social.

Presente na obra de Milton Santos através da noção de horizontalidade - que aponta para a vida plural dos territórios - , podemos também, em consonância com esta abordagem, mobilizar a noção de dádiva enquanto operador simbólico de processos associativos. Para autores como Martins (2023), além de servir para compreender as mal chamadas sociedades arcaicas (Mauss, 2017; Malinowski, 1984), a dádiva pode ser uma categoria estratégica para entender as sociedades urbanas não apenas enquanto expressão de uma vida marcada pela lógica utilitária e acelerada da modernidade, mas como um espaço onde circulem dádivas capazes de levar, seja a processos de reencaixe territorial (ibid, 2023), seja à revelação de certa dimensão esquizofrênica do lugar (Santos, 2022).

Assim como Santos, Martins (2023) também é sensível às criatividade que ensejam tais processos de reencaixe, e de como elas são condicionadas pela própria capacidade de renovação e aprimoramento das técnicas baseadas em inteligência artificial:

Um primeiro aspecto importante que devemos considerar para responder a estas dúvidas referentes às possibilidades da dádiva da solidariedade, que é própria da sociedade dos indivíduos na reorganização do imaginário social e histórico, diz respeito à necessidade de reconhecermos haver em curso um deslocamento importante da matriz espacial. Há que se refletir mais detidamente sobre as novas possibilidades oferecidas pelas tecnologias virtuais ligadas à biotecnologia e à inteligência artificial na reconstrução das subjetividades coletivas. Temos que observar os efeitos paradoxais destas tecnologias na organização territorial das atividades humanas, não somente no interior das fronteiras nacionais mas nas diversas fronteiras que são criadas a partir de redes sociais transnacionais (Martins, 2023, p. 281).

Aqui, tal contribuição teórica pode fornecer um subsídio para compreender as redes constituídas pelos motoristas enquanto uma dádiva distribuída *pelo e para* os motoristas no sentido de gerar esferas de reconhecimento e suporte material, o que pode ajudar a compreender o neoliberalismo não apenas através da chave da precariedade, mas como um processo político através do qual não se pode homogeneizar suas consequências para atores sociais concretos, sobretudo se quisermos considerar estes últimos enquanto agentes do processo político, e não apenas enquanto objeto passivo do neoliberalismo.

Assim, se os motoristas estão sujeitos a dinâmica de circulação de informações tal como feita pelos aplicativos, eles, a partir de recomendações de outros motoristas compartilhadas através do Instagram, tem condições de, por exemplo, desviar de territórios potencialmente perigosos, ou de se direcionar para regiões da cidade em que provavelmente vão conseguir um maior repasse por viagem realizada. Aqui, o conhecimento de como o motorista pode induzir os algoritmos dos aplicativos para que estes enviem solicitações de passageiros situados em áreas minimamente seguras e viáveis do ponto de vista da natureza das ruas, morros e vielas da cidade e da possibilidade do motorista circular através delas sem prejudicar a mecânica de seus carros, aparece também como uma dádiva compartilhada entre os motoristas.

Além disso, esses espaços também servem para alertar para promessas de conexões territoriais específicas, que são desvantajosas para os motoristas. É o que mostra o post realizado no Instagram de Thiago presente nas figuras 5 e 6. Aqui, Thiago alerta sobre o que ele mesmo chama de um bug no aplicativo 99. Nesse dia, devido a alta demanda de viagens, a 99 anuncia que dará recompensas para os motoristas que decidiram aceitar viagens, como indica a figura 5, onde vemos uma recompensa de vinte e quatro reais pelo fato de Thiago ter aceitado uma viagem caracterizada como “embarque de longa distância”. De fato, como no dia dessa viagem (11 de Agosto de 2021, como indica a figura 6), Recife, cidade onde Thiago costuma circular, passava por uma forte chuva, que acabou por provocar alagamentos em vários territórios da cidade (Terceiro, 2021), recompensas como as oferecidas a meu interlocutor era uma forma da 99 compensar pelos riscos de trafegar pela cidade em tal condição. No entanto, uma vez aceita, as recompensas se mostraram consideravelmente

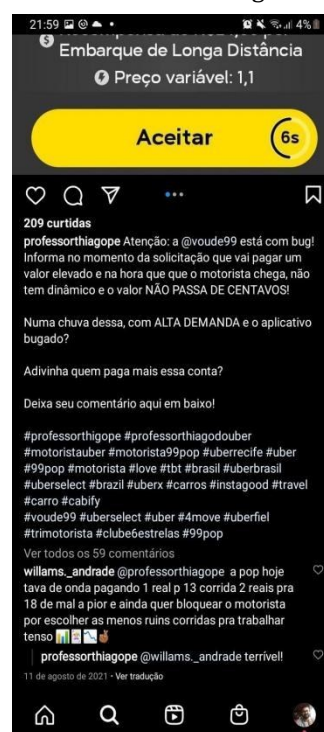
menores, como mostra a segunda figura de seu post (figura 6), quando evidencia uma recompensa de apenas vinte e quatro centavos para meu interlocutor. É o que confirma um outro motorista em um dos comentários do mesmo post, ao relatar sua experiência nesse dia (figura 6). Semelhante a de Thiago no que diz respeito a falta de simetria entre demanda por passageiros e valores por viagens, este último vai mais longe ao afirmar que uma tentativa de desviar desses bugs podia vir acompanhada de potenciais bloqueios. Aqui, tais alertas servem como dádivas capazes de proteger os motoristas que acompanham figuras públicas como Thiago em redes sociais como o Instagram.

**Figura 5-**Print de tela do Instagram de Thiago



**Fonte:** Registro do autor.

**Figura 6-** Print de tela do Instagram de Thiago



**Fonte:** Registro do autor.

### 5. Considerações finais: Dádiva como criação

Neste trabalho tentei fornecer uma perspectiva alternativa àquelas que hegemonizaram os estudos sobre o atual mundo do trabalho. Menos do que negar a importância analítica destas contribuições, entendo que a perspectiva que desenvolvi ao longo

deste artigo pode levantar questões distintas na medida em que não abordam os/as trabalhadoras/es apenas através da dimensão da falta. De fato, os processos de solidariedade e emocionalidade aqui referidos revelam a impossibilidade de explicar essas vidas apenas através de chaves explicativas que apontam para precarização e alienação. Embora esses contextos sejam fundamentais para as análises, uma vez que historiciza o processo de construção de certos atores sociais, a maneira absolutamente diversa com a qual eles se dinamizam com as vidas dos indivíduos, seus desejos, histórias de vida, sonhos de futuro e relações com aplicativos faz com que a tentativa de homogeneizar este ator por teorias de longo alcance se tornem algo teoricamente limitado. Nesse sentido, enxergo as contribuições de Santos (2020; 2022) e Martins (2023) menos enquanto categorias que visam definir sociologicamente certo fenômeno social pela presença de tais ou quais características, do que como categorias circulatorias, que permitem acompanhar o movimento de dádivas, vínculos e associações cambiantes.

Este esforço se soma aos de pesquisadore/as que buscam revelar as dimensões associativas do atual mundo do trabalho, como é o caso dos estudos que tratam do cooperativismo de plataforma (Silva et al, 2021; Salvagni, 2021). Esses trabalhos apontam para a forma criativa através da qual os trabalhadores constroem plataformas controladas por eles próprios no sentido de amenizar algumas das arbitrariedades que sofrem em grandes plataformas como a Uber, Uber Eats e 99. Aqui, eles conseguem, por exemplo, construir fundos (com a contribuição dos próprios trabalhadores inscritos nessas plataformas alternativas) para ajudar aqueles que se envolvem em acidentes de trânsito e/ou que contraem algum tipo de doença. Como os achados que discuti ao longo deste trabalho, esses estudos revelam algumas das soluções concretas viabilizadas pelos trabalhadores que, por um lado, precisam de uma rotina flexível capaz de permitir a mediação entre as necessidades de trabalho e estudo, mas que, por outro, também não querem se submeter às práticas predatórias e de ausência de seguridade social tal como é o caso dos trabalhadores submetidos ao controle algorítmico da Uber. Tal perspectiva pode ajudar no processo de interlocução com aqueles grupos de trabalhadores de aplicativo que rejeitam formas tradicionais de representação sindical ou vínculo CLT, mas que demonstram, com igual intensidade, insatisfação com

rotinas que podem chegar até a dezesseis horas diárias de labor

Vejo através da teoria da dádiva a possibilidade de imaginar formas institucionais novas (Martins, 2022), capazes de fornecer seguridade social adequada para os/as trabalhadoras/es liberarem dinâmicas de reconhecimento e solidariedade. Aqui, a autonomia individual de cada trabalhador/a entraria em simbiose com o potencial criador que emerge do processo de associação coletiva.

### Referências

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

ABÍLIO, Ludmila. (2018). Uberização e viração: mulheres periféricas no centro da acumulação capitalista. *Revista Margem esquerda*, São Paulo: Boitempo, n.31, p. 54-61.

ABÍLIO, Ludmila. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas*, vol.18, n.03, p. 41-51.

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

ANTUNES, Ricardo. (2008). *Adeus ao trabalho? ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo, Brasil: Cortez editora.

ANTUNES, Ricardo. (2010). *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo.

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

ANTUNES, Ricardo & FILGUEIRAS, Vitor. (2020). Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul.

BROWN, Wendy. *Nas ruínas do neoliberalismo*. (2019). São Paulo: Editora Filosófica Politeia

DUTRA, Renata & COUTINHO, Raianne. (2020). Aceleração social, uberização e pandemia: quem precisa do direito do trabalho? *Direito.UnB. Revista de Direito da Universidade de Brasília*, v. 4, n. 2, p. 198-223, 31 ago.

FOUCAULT, Michel. (2010). *Em defesa da sociedade*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.

HAN, Byung-Chul. (2017). *Sociedade do cansaço*. Rio de Janeiro: Vozes.

JUNGE, Benjamin; TAVARES, Álvaro Prado Aguiar. (2020). Subjetividades móveis: sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife. *Novos estudos*. CeBRAP, São Paulo, v. 39, n. 1, p. 103-123, jan.-abr

MARTINS, Paulo Henrique. (2019). *Teoria Crítica da Colonialidade*. São Paulo: Ateliê de Humanidades Editorial.

MARTINS, Paulo Henrique. (2023). *Políticas da dádiva. associações, instituições, emancipação*. São Paulo: Ateliê de humanidades editorial.

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

MAUSS, Marcel. (2017). *Ensaio sobre a dádiva*. Lisboa: EDIÇÕES 70.

OLIVEIRA, Flavia Manuella Uchôa de. (2020). Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 45, p. 1-8.

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

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

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

SALVAGNI, Julice; SILVA, Victoria Mendonça da; GROHMANN, Rafael; CRUZ, Daniel Abs da. (2021). Por Trabalho decente no cooperativismo de plataforma. *Revista ciências do trabalho*, n. 20, p. 1-7.

SANTOS, Milton. (2020). *A natureza do espaço*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton. (2022). *Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência*

*universal*. Rio de Janeiro: Record, 2022.

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

SILVEIRA, Alexandre Borba da; WEGNER, Douglas; SILVA, Joel Queiroz da. (2021). *Cooperativismo de plataforma como alternativa para o desenvolvimento pós covid-19*. Convibra.

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

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

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