

SUBJETIVIDADES MÓVEIS

Sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife

<http://dx.doi.org/10.25091/S01013300202000010003>

BENJAMIN JUNGE*

ÁLVARO PRADO AGUIAR TAVARES**

RESUMO

Nosso estudo examina como a circulação pela geografia urbana da cidade de Recife influenciou as percepções de motoristas de uber sobre as eleições presidenciais de 2018. Argumentamos que o movimento dos motoristas pela paisagem urbana, buscando conciliar o desejo de agência individual com o desespero sobre as perspectivas de melhoria econômica, complexifica sua compreensão de centro e periferia e dá origem a “subjetividades móveis”.

PALAVRAS-CHAVE: *Uber; periferia; geografia urbana; classe social; tecnologia.*

Mobile Subjectivities: Meanings of Periphery and Perceptions of the Crisis among Uber Drivers in Recife

ABSTRACT

Our study examines how Uber drivers’ experiences of urban geography in the city of Recife influenced their reflections on the 2018 presidential elections. We argue that the drivers’ movement through the urban landscape, seeking to reconcile the desire for individual agency with desperation over increasingly dire political and economic prospects, complexifies their understanding of center and periphery and gives rise to “mobile subjectivities”.

KEYWORDS: *Uber; periphery; urban geography; social class; technology.*

[*] State University of New York, New Paltz, NY, Estados Unidos.
E-mail: jungeb@newpaltz.edu

[**] Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, Brasil.
E-mail: alvaroaguilar197@gmail.com

Graças à Uber eu tô trabalhando, aí eu tô pagando o carro, tô pagando tudo graças a Deus, porque, do jeito que tá aqui no Brasil, você deve acompanhar, né. A crise e tudo que tá acontecendo. Desemprego alto, a nossa sorte foi ter aparecido a Uber, viu?

— Motorista Edney

Aí depois que eu pedi dicas aos amigos meus, eles disseram, olhe, não rode em zona periférica, o pessoal é exigente, acha que é o dono do carro, sempre dá nota baixa, nota ruim.

— Motorista Hugo

INTRODUÇÃO

Em meados de 2014, o Brasil entrou em uma grave crise econômica. O cenário ajudou a alimentar a crise política que resultaria no impeachment da presidenta Dilma Rousseff e intensificaria a insatisfação da opinião pública com o sistema político. Nesse contexto, o acesso às formas de mobilidade econômica e geográfica associadas à década anterior tornou-se precário, com números crescentes da classe média baixa caindo abaixo da linha da pobreza. No entanto, foi precisamente nesse momento de desintegração econômica e política que uma forma pioneira de mobilidade urbana foi introduzida no Brasil: os serviços de *ride-sharing* (compartilhamento de corridas de carro) em tempo real, baseados no Sistema de Posicionamento Global (GPS). A primeira delas foi a Uber, lançada no país em maio de 2014. Introduzido pela primeira vez no Rio de Janeiro, o aplicativo se espalhou rapidamente por todas as grandes cidades brasileiras. Se os táxis podem ser chamados espontaneamente na rua ou por telefone, cobrando pelo serviço ao final da viagem, com base no tempo e na distância transcorridos e medidos pelo taxímetro, o uber garante uma taxa independentemente das condições da estrada, uma vez que a viagem seja reservada pelo aplicativo da empresa. Conectado ao GPS, o aplicativo representou um novo paradigma para a navegação no espaço urbano, aliviando o viajante — tanto passageiros como motoristas — da necessidade de ter um mapa mental ou físico dos bairros e vias públicas da cidade.

Na década anterior, os anos que se seguiram à eleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do Partido dos Trabalhadores (PT), em 2002, houve uma redução maciça da pobreza (Neri, 2014), com aproximadamente 30 milhões de pessoas deixando de viver abaixo da linha de pobreza. Juntamente a um maior acesso ao crédito para brasileiros pobres e da classe trabalhadora, rendas mais altas tornaram possível a aquisição de uma crescente variedade de bens de consumo. Ao lado de dispositivos eletrônicos como televisores LCD, telefones celulares e computadores, a compra de um carro tornou-se um objetivo alcançável para milhões de brasileiros “outrora pobres” (Yaccoub, 2011) — simultaneamente um símbolo e um verdadeiro “veículo” de mobilidade urbana. De fato, em 2014, 78,3% dos brasileiros adultos possuíam telefone celular e 45,8% dos domicílios brasileiros possuíam carro (IBGE, 2015). Nos setores populares, a posse de automóveis aumentou o acesso a certos espaços da cidade — e, para alguns, revelar-se-ia um recurso inestimável para navegar na crise econômica que se avizinhava.

Quando a Uber foi lançada, brasileiros de diversas origens socioeconômicas tornaram-se elegíveis para trabalhar no serviço de *ride-sharing*, incluindo motoristas da classe média tradicional abastada (para quem a posse do carro não era novidade), mas também membros

dos setores populares, que conseguiram comprar um carro durante os anos de crescimento da primeira década do século XXI. Assim, a Uber proporcionou aos moradores de bairros periféricos — que agora enfrentavam condições econômicas difíceis — uma atividade de geração de renda usando carros adquiridos quando as perspectivas de mobilidade ascendente ainda pareciam boas. Como o lançamento da Uber coincidiu com a crise econômica, muitos de seus motoristas (independentemente de classe social) aproveitaram-se da nova oportunidade para “fazer face às despesas” diante da precariedade econômica em suas próprias vidas — por exemplo, trabalhando para a Uber depois de serem demitidos, ou enquanto buscavam emprego após se formarem na universidade.

No período do nosso estudo (meados de 2018), o ano eleitoral no Brasil se desenrolava em um contexto de crise econômica plenamente manifesta e no já emergente processo de politização do sistema judiciário. No âmbito das eleições, esse processo teve sua expressão maior na investigação e prisão do líder das pesquisas de intenção de voto até o mês de agosto de 2018, Luiz Inácio Lula da Silva. Quando a Justiça Eleitoral o impediu de se candidatar, as eleições brasileiras se mostraram cada vez mais imprevisíveis. Houve a extraordinária ascensão e por fim o triunfo do candidato de extrema direita Jair Bolsonaro, antigo capitão do Exército e ex-deputado federal pelo Rio de Janeiro. Apoiando-se fortemente em novos meios de comunicação, Bolsonaro assumiu uma posição dura contra a criminalidade e defendeu os “valores familiares tradicionais”. Prometeu erradicar o crime e a violência, legalizando o acesso às armas de fogo para o cidadão comum.

O contato entre motorista e passageiro que usam o aplicativo da Uber é frequentemente marcado por conversas informais sobre questões diversas, variando das mais amenas, como comentários sobre o clima, às mais controversas, como política, religião e futebol. Em meados de 2018, no entanto, as eleições de outubro eram o tema predominante.

A discussão de questões polêmicas por motoristas e passageiros é uma formação discursiva de análise complexa. Os participantes podem estar mais ou menos propensos a dialogar, e os motoristas buscam uma avaliação favorável ao final da viagem. Como vemos nas declarações de Edney e Hugo, no entanto, as narrativas dos motoristas são uma rica fonte para compreender de que maneira indivíduos de uma força de trabalho emergente e precária formam atitudes políticas e refletem sobre a geografia urbana.

Argumentamos que as sensibilidades políticas dos motoristas de uber estão indissociavelmente ligadas à mobilidade que eles experimentam nessa função. Suas narrativas perturbam noções convencionais de periferia e oferecem novas formas de contemplar a geografia

urbana. Os objetivos específicos de nossa análise foram: 1) caracterizar as reflexões dos motoristas sobre a crise político-econômica e sobre as eleições de 2018; 2) identificar e refletir sobre as lógicas de periferia afirmadas (e subvertidas) nessas narrativas.

Vinculamos essas duas linhas de análise com o conceito de “subjetividade móvel”: uma subjetividade única que os motoristas de uber exibem, que emerge de um conjunto particular de relações com economia, política e um trabalho que os desloca pela paisagem urbana utilizando novas tecnologias. Esse conceito se estrutura, de um lado, a partir de um movimento urbano que não é organizado por um vínculo com algum grupo social e, de outro, a partir da capacidade que as relações de trabalho específicas dos Ubers, mediadas pelo aplicativo de transporte, têm de inviabilizar formas de construção de solidariedades sociais.

Neste artigo, revisaremos os debates acadêmicos recentes sobre deslocamentos dos padrões de subjetividade nas periferias, a Uber como transformação sociotecnológica e as atitudes políticas das camadas populares durante a crise. A seguir, apresentaremos a análise empírica, começando com nossa metodologia e prosseguindo com as narrativas dos motoristas, com destaque para comentários sobre política e espaço urbano. Um modelo de conversação detalhado indicará como os motoristas em nossa amostra falaram sobre a crise e as eleições que estavam por vir. A partir da análise do discurso político (Kampf, 2015), o modelo mapeia trajetórias recorrentes e fluxos temáticos, focando em como os entrevistados entendem os principais problemas que o Brasil enfrenta e as possíveis soluções. Para examinar atitudes em relação ao espaço urbano, refletimos sobre uma série de lógicas geoespaciais presentes nas narrativas, a fim de reavaliar as compreensões convencionais do espaço urbano. Propomos, por fim, uma discussão sobre as formas de “subjetividade móvel” que vemos emergindo nesse contexto, de forma a contribuir para a compreensão das subjetividades políticas de uma população “móvel” em tempos de crise.

UBER E UBERIZAÇÃO: TRANSFORMAÇÃO SOCIOTECNOLÓGICA E ECONÔMICA

Grande parte das investigações sobre a Uber realizadas até agora examina as características e consequências da dependência de uma plataforma digitalizada para transações entre pares (*peer-to-peer*) e da utilização de um sistema de classificação para a qualidade do serviço prestado pelos motoristas (Abílio, 2017; Rosenblat, 2018). Esse modelo de negócio, conhecido por “uberização”, tem como objetivo reduzir despesas e prestar serviços especializados aos clientes, caracterizando-se também pela reduzida regulamentação estatal. Nesse

sentido, a uberização tem sido criticada por minar modelos empresariais já estabelecidos na indústria hoteleira e de táxis, dando origem a uma mão de obra que, justamente pela sua “flexibilidade”, é profundamente precarizada.

Pesquisas sobre a Uber no Brasil examinaram seu status de “economia compartilhada” (Meier; Thomas, 2018), as motivações dos passageiros (Coelho *et al.*, 2017; Farias, 2016; Meier; Thomas, 2018) e a tese de que a empresa piora a precariedade econômica de seus motoristas (André *et al.*, 2019). Entre os estudos mais importantes sobre motoristas de uber até hoje está *Uberland* (2018), de Alex Rosenblat, que examina as motivações e condições de trabalho dos motoristas e as subjetividades emergentes no contexto da gestão algorítmica informatizada. Centrando-se nos motoristas dos Estados Unidos e do Canadá, o autor revela uma tensão profunda entre a promessa de liberdade e independência da Uber, por um lado, e a realidade distópica da vigilância invasiva, por outro. Ao considerar como a dependência dos motoristas da tecnologia GPS pode influenciar sua percepção do espaço urbano, Rosenblat cita o trabalho de Onuoha (2020) sobre a preocupante exclusão de grandes comunidades informais da cartografia on-line, que ocorre, por exemplo, com favelas. Essa exclusão pode comprometer a lógica democrática trazida pelas tecnologias GPS. Embora o estudo de Rosenblat (2018, p. 19) não se concentre nos valores ou nas atitudes políticas dos motoristas, ele desenvolve a importante afirmação de que o *éthos* atomizador da Uber coloca os motoristas uns contra os outros e enfraquece as formas de solidariedade. Além disso, Rosenblat demonstra que, apesar das condições de trabalho profundamente precárias, os motoristas de sua amostra não percebem isso (*idem*, pp. 2-3). Avançando na investigação sobre esse universo, propomos examinar os valores políticos e os estilos discursivos dos motoristas de uber no Brasil.

MOBILIDADE URBANA E SUBJETIVIDADES DA PERIFERIA

É preciso reconhecer que os habitantes das periferias urbanas brasileiras têm, durante muito tempo, necessitado de mobilidade para fins de trabalho, consumo e lazer, dependendo geralmente de transporte público precário. No entanto, como discutimos anteriormente, a redução da pobreza associada aos anos dos governos petistas facilitou a mobilidade socioeconômica ascendente e possibilitou novas formas de mobilidade geográfica pela paisagem urbana. Diversos estudos analisaram as subjetividades emergentes na periferia urbana do Brasil durante esse período de transformação demográfica. Entre eles, o de Magnani (2014) é particularmente importante.

A partir de uma visão do espaço urbano que dá menos capilaridade à permanência de determinados grupos sociais do que a seus movimentos, Magnani problematiza a visão da cidade como um espaço em que cada classe social permanece em seu lugar. Com o conceito de “circuito”, ele demonstra a importância dos “trajetos de atores sociais no exercício de algumas de suas práticas” (idem, p. 9) para compreender suas identidades e sua relação com o espaço. Assim, é na percepção desses circuitos que se torna possível observar determinados vínculos sociais e suas hierarquias.

Outros trabalhos também vêm destacando a “saída do lugar” como um fundamental locus de análise para a compreensão da cidade. Em Faria e Kopper (2017), o movimento de grupos sociais que saíam das periferias e começavam a habitar os shoppings centers das áreas ricas de cidades como São Paulo (os “rolezinhos”) foi visto como um movimento que ensaiava o novo arranjo de classe que emergiu no Brasil a partir do lulismo. Como defende Pinheiro-Machado (2019), o rolezinho revelou contradições do lulismo e sua inclusão social por meio do consumo. Ademais, a interação de diferentes grupos sociais nesse espaço exigia uma atenção para conflitos simbólicos que poderiam redefinir os pressupostos para a compreensão da cidade. Já os estudos sobre motoristas de táxi como os de Rosa (2012) apontam para os laços de solidariedade presentes em uma classe de motoristas que, ao se movimentar por várias regiões da cidade, enfrentam as precariedades infraestruturais e de segurança pública nos grandes centros urbanos.

Enquanto as mobilidades dos grupos sociais discutidos por esses autores apresentam locus de análises específicos e solidariedades sociais singulares, a ausência de redes de solidariedade social entre os motoristas de uber entre si e com o Estado (Rosenblat, 2018) exige a elaboração de novas categorias que possam compreender essa nova forma de ir e vir nas grandes cidades brasileiras. Desse modo, embora a mobilidade pelo espaço ainda seja algo que persiste em nosso estudo, ela precisa ser compreendida por outro arcabouço de especificidades.

ATITUDES DOS MORADORES DAS PERIFERIAS DURANTE A CRISE POLÍTICA BRASILEIRA

Uma série de trabalhos importantes examina formas de subjetividade política que surgiram nas periferias do Brasil durante os anos do PT no poder (Braga, 2015; Oliveira, 2015; Singer, 2018; Souza, 2010) — bairros pobres e da classe trabalhadora que experimentaram uma grande redução da pobreza e dos quais provêm muitos motoristas do Uber. Esses debates são sutis e complexos, não sendo necessário revê-los aqui em detalhe, a não ser para identificar temas gerais: a despolitização das classes subalternas, incluindo os efeitos política-

mente regressivos da visão do PT de inclusão social pelo do consumo (Oliveira, 2015); a satisfação política entorpecida, resultante da melhoria gradual das condições materiais (Singer, 2018); e a passividade política parcial da “nova classe trabalhadora”, que manteria o apoio à agenda redistributiva do PT, ao mesmo tempo submetendo-se de bom grado a uma exploração maciça para atingir novos níveis de consumo (Souza, 2010). Entretanto, pesquisadores como Almeida (2019) têm associado a crescente oposição à marca de liberalismo cultural do PT à ascensão do movimento evangélico brasileiro, que valoriza o enriquecimento material individual por intermédio da atividade empresarial.

Em sua análise sobre narrativas políticas construídas na periferia de São Paulo, Richmond (2020) compreende que uma vivência periférica específica formula os modelos de compreensão da política. Para ele, no entanto, essas articulações não são estruturadas uniformemente, de modo que um sujeito pode, por exemplo, articular no mesmo discurso opiniões que em geral remetem ao campo progressista com visões tradicionalmente associadas ao conservadorismo político. De todo modo, uma determinada forma de se inserir na periferia com frequência se faz presente na maneira como os sujeitos pesquisados por Richmond se sensibilizam pela política. Richmond argumenta que as frustrações sobre baixo rendimento, serviços públicos ineficientes, insegurança urbana e as queixas sobre a falta de vontade da classe política para fazer face a essa situação geraram sentimentos políticos — que, em muitos casos, encontraram afinidade ideológica com a variedade particular do conservadorismo extremo de Bolsonaro — expressos por quadros narrativos diferentes.

METODOLOGIA DA PESQUISA

Os dados para esta análise foram obtidos em conversas com 35 motoristas de uber do Recife entre 6 de junho e 2 de outubro de 2018. Não se trata de entrevistas formais, embora tenha sido concedida permissão, pelos motoristas, para que se gravasse o áudio das conversas aqui analisadas. A única estrutura proposta nas conversas foram perguntas sobre a história do motorista trabalhando com Uber, o bairro onde ele morava e suas opiniões sobre o momento de crise que se estava passando. A interpretação das narrativas resultantes foi realizada por meio da análise de conteúdo (Bardin, 2011).

A maior parte dos motoristas da nossa amostra vem de bairros periféricos e tende a se encaixar em uma destas três categorias quanto às suas motivações para trabalhar com Uber: há os motoristas para os quais a renda obtida por meio de uber é um “extra” para complementar outro emprego ou custear estudos (a necessidade de renda desses motoristas é relativamente baixa, e eles em geral têm uma leitura muito

positiva da empresa de *ride-sharing*); muitos dependem da Uber como principal fonte de renda (são, em geral, homens de trinta ou quarenta anos que tinham empregos em tempo integral como trabalhadores ou gerentes até o início da crise econômica, em 2014); e, por fim, há alguns motoristas que trabalham para a Uber como *hobby*, motivados menos pela renda do que pelo gosto ao trabalho e, para os aposentados, pela necessidade de sair de casa.

COMO OS MOTORISTAS FALAM SOBRE A CRISE

Nesta seção, apresentamos um diagrama esquemático que mapeia como os motoristas de nossa amostra falaram sobre a crise e as eleições de 2018. O diagrama procura caracterizar os gêneros de discurso dialógico pelos quais a exposição se desenrola (Fairclough, 2003, p. 26). Embora representar os temas de destaque e os fluxos de conversação emergentes na forma de um diagrama esquemático inevitavelmente implique certa “manutenção no lugar” heurística dos padrões observados, nós não abordamos esses padrões como *estáticos*. Em vez disso, o diagrama pretende representar temas e fluxos de conversação recorrentes como uma formação dinâmica. O modelo retratado não tem início nem fim: ele mapeia os principais “pontos de entrada” temáticos para a conversa sobre a crise e as eleições de 2018, bem como os padrões de fluxo e transformações temáticas (usando setas), por exemplo, quando a fala sobre “corrupção” desliza de modo inesperado para os defeitos de caráter nacionais.

As conversas tipicamente se movem dentro de uma estrutura narrativa fundamentada em dois domínios temáticos, representados de maneira simplificada como “o problema” e “as soluções”. O primeiro domínio refere-se a aspectos da política e da sociedade que, de alguma forma, o motorista vê como *problemáticos*. As frustrações concentram-se em torno de cinco *nós* temáticos, e qualquer um deles pode ser um ponto de entrada na conversação. São eles: (1) falta de ordem e segurança; (2) corrupção; (3) caráter nacional; (4) incômodos cotidianos; (5) melhores tempos.

1. Falta de ordem e segurança

Um tropo comum para discutir a crise político-econômica começa com uma lamentação da ruptura de uma estrutura moral compartilhada — uma ruptura que representamos, no diagrama, de maneira simplificada como “falta de ordem” e que muitas vezes está ligada a preocupações com segurança, violência e crime. A seguinte declaração de Wellington, um motorista branco de 59 anos, exemplifica essa maneira de falar:

Hoje em dia a turma faz o que quer na rua [...] deve ter respeito! [No passado] existia ordem. Você não podia tá numa praça bagunçando, perturbando [...]. Hoje em dia qualquer praça dessa aí você vê uma tuia de gente bebendo, bagunçando e fazendo um bocado de besteira e a polícia quando cai em cima eles dizem “Ah, não, eu tenho direito!”. Na verdade, você tem direito de tá ali, curtindo sua família numa praça. Você não tem direito de ficar ali bagunçando, xingando, maltratando ninguém, roubando.

Para dar exemplos da desintegração da “ordem”, Wellington se concentra no espaço público urbano e em como ele se tornou “bagunçado” com a presença de jovens desrespeitosos (a lamentação de “falta de ordem” é articulada pela da linguagem do “respeito”) e com os ladrões deixados sozinhos pela polícia a pretexto de “direitos humanos” (uma proteção que Wellington lê como perversa). A linha entre esses dois grupos é difusa, no entanto, como se “desrespeito” e “criminalidade” andassem juntos (daí a proximidade e a sobreposição entre “falta de ordem” e “segurança” no diagrama). A interpretação de Wellington é fortemente informada por suas observações do espaço público urbano a partir de seu trabalho como motorista do Uber — seu sentido de “ordem” é *confirmado* e *reforçado* por sua observação de jovens e ladrões e pela ansiedade diante da ameaça de perigo e violência que vê manifestada em espaços públicos. Vale também mencionar que suas queixas específicas tendem a depender de um contraste entre “hoje” e um passado não especificado, em que havia mais ordem, mais respeito e mais segurança.

Leituras como as de Wellington, centradas na falta de ordem, podem levar as pessoas a uma série de posicionamentos ideológicos e não ideológicos — e o tropo linguístico é por vezes invocado por motoristas que permanecem leais ao PT. No entanto, mais tipicamente, a menção explícita à falta de ordem no Brasil foi feita por motoristas que se desinteressaram por completo da política formal ou, como no caso de Álvaro (um motorista branco de trinta anos), viram Jair Bolsonaro como a melhor solução para a restauração da “ordem”:

O que eu acho interessante do Bolsonaro? Primeiro, né... O cabra é aposentado militar. Então você sabe que dentro do convívio militar existe ordem. Já começa por aí, né.

Nessa declaração, Álvaro alinha “ordem” com “convívio militar” e, portanto, vê uma solução promissora para a “desordem” na eleição do homem com experiência militar.

A seguir, relatamos a história de Clodoaldo, que ilustra vivamente como as frustrações sobre a dissolução da “ordem” muitas vezes se concentram na sexualidade e estão fundamentadas em uma profunda

ambivalência sobre a adoção do pluralismo cultural como um modelo para a sociedade e em um chamado para novas formas de educação pública para “restaurar” a ordem.

Clodoaldo é um homem pardo de trinta anos que trabalhou em tempo integral como motorista de uber por quase dois anos. Ele vem de Iburá, um bairro que exemplifica a *periferia* no imaginário cultural brasileiro da paisagem urbana. Clodoaldo formou-se em uma escola pública de ensino médio e, depois de vários anos em busca de um emprego estável, optou por trabalhar com Uber usando o carro que seu pai conseguiu comprar em 2010, quando a economia era forte. A leitura de Clodoaldo sobre a situação atual do Brasil centra-se em um profundo ceticismo sobre a “democracia” como um ideal pelo qual lutar. Entre as muitas bases para essa rejeição da “democracia”, ele reclama frequentemente do voto obrigatório do Brasil. “Aqui a gente é obrigado a votá. Então não é uma democracia!”. Na lógica que veio consolidando para si ao longo dos anos, a “democracia” veio à custa da ordem e da coesão no Brasil em geral — e nas idas e vindas de sua própria experiência. Ele associa a democracia promovida na década de 1990 e, posteriormente, sob o PT, como tendo facilitado um afrouxamento dos valores morais fundamentais, levando a uma obsessão tediosa — que ele chama de “nhenhenzinho” — de conferir tratamento especial para minorias não merecedoras:

As nossas leis que têm muito negócio de que nhenhenzinho, tá ligado? Tem muita gente, num faz nada. Esse negócio do MST que toma terra dos outros. Os direitos humanos...

As queixas de Clodoaldo sobre “direitos humanos” frequentemente o levam a reclamar da crescente visibilidade pública dos LGBTQ brasileiros. Ele é rápido em enfatizar que não tem “nada contra” homossexuais — na verdade, ele tem amigos e familiares gays que são “gente boa”:

Eu não tenho nada contra a posição sexual de cada pessoa, tá ligado? Não tenho nada mermo, sou do bem mermo... Tenho até gente da minha família que é homossexual tudinho... De boa.

O que o irrita é a intrusão da expressão gay nos espaços públicos em que circula (inclusive pelo seu trabalho como motorista de uber). As frustrações de Clodoaldo em torno da moralidade frouxa e do tratamento especial imerecido sob o disfarce de discursos de “direitos humanos” facilmente o levam a uma crítica da educação pública para crianças e adolescentes, que são “soltos” e “desordenados” porque os professores não têm permissão para disciplinar os alunos. Ele faz um contraste com o “rigor” das escolas privadas:

Se você chegar nos colégios particulares, você vai ver que é diferente o jeito deles [...], assim, num é um jeito militarista. Mas é um jeito rigoroso. Eu vou querer rigorosidade, eu vou querer alguém cobrando dos meus filhos, certo? Já nos colégios estaduais é outra coisa.

Para resolver a falta de ordem que Clodoaldo vê como endêmica no Brasil, “democracia” não tem promessa para ele. “Eu não me vejo em ninguém, ninguém que tá aí”, ele gosta de dizer, e assim, a meados de 2018, inclinava-se para Bolsonaro. Clodoaldo estava ciente das preocupações de que uma vitória do Bolsonaro pudesse minar a democracia no Brasil ou mesmo levar a uma crescente influência dos militares no governo, e optou por ler essa perspectiva com otimismo:

Eu acho que o regime militar não é do jeito assim que a gente tá pensando que vai ser. Eu acho que vai ter ordem. Tem que tá bem vestido, não de sandália, cara. É uma questão de respeito, cara. Respeitar o professor, respeitar tudo e a todos.

2. Corrupção

As narrativas dos motoristas frequentemente giram em torno de noções de “corrupção”. Aqui encontramos a leitura familiar de corrupção como endêmica para o mundo da política institucional, que se apresenta como oportunidade para desviar fundos públicos para o aumento da riqueza pessoal. Esta é, é claro, uma velha história no discurso popular em torno de políticos e partidos políticos no Brasil, mas a proeminência dos escândalos nacionais de corrupção, do Mensalão em 2005 à Lava Jato em 2014, exacerbou a interpretação da política como irremediavelmente “corrupta” no aspecto específico de colocar as necessidades do país atrás da ganância egoísta dos políticos.

O envolvimento central do PT no Mensalão e na Lava Jato está associado a uma ambivalência particular — que às vezes demonstra ódio a esse partido e especificamente a Lula, como quando João de Oliveira, um motorista branco de quarenta anos afirmou que o PT “devia ter rompido com esse sistema. Pra combater tudo que tá acontecendo, todo sistema que acontece no nosso país. Tem que ser um cara que não tem rabo preso com ninguém, ou seja, não deve nada a ninguém”.

Para motoristas como João de Oliveira, a maior parte da responsabilidade é dirigida a Lula, considerado duplamente culpado por ter falhado em remediar a corrupção endêmica na política brasileira e por ele mesmo ter sucumbido à sua sedução. Quando expressos dessa forma, os motoristas em geral encontram algo promissor no status de *outsider* de Bolsonaro, que “não deve nada a ninguém”.

3. *Caráter nacional*

Durante os meses que antecederam as eleições, cada vez mais as denúncias de “corrupção” se estenderam além do mundo da política e passaram a encapsular uma falha fundamental na cultura e no caráter nacional do Brasil. Otávio, um motorista branco de aproximadamente vinte anos, relatou: “O problema hoje do Brasil não é só uma questão política. O brasileiro em si ele não é, ele não é honesto”. A linguagem da corrupção para descrever essa característica “genética” do caráter brasileiro (algo “no sangue”) ficou evidente na seguinte afirmação de André Luís, um motorista pardo de cerca de quarenta anos: “É a corrupção do ser humano. Na verdade, não é o sistema em si. São as pessoas...”. Quando perguntados, muitos dos motoristas explicariam essa “corrupção moral” como algo fundado na experiência colonial brasileira, como quando José Eduardo, um motorista pardo de quarenta e poucos anos, declarou:

O Brasil já vem corrupto [...] desde a época da colonização, né? Colonização dos portugueses que veio pra cá no começo. O Brasil já foi corrupto desde isso aí.

Quando as conversas com os motoristas tomam essa forma, costumam ser seguidas de caracterizações do “brasileiro” como “mal-educado” e facilmente manipulado por políticos e pela mídia. Nessa lógica, André, um motorista branco na casa dos trinta anos, afirma:

O povo brasileiro na grande maioria é um povo que é muito fácil de manipular, então qualquer coisinha bonita que um candidato ou presidente fale na televisão ele manipula mais fácil as pessoas, sabe?

4. *Incômodos cotidianos*

Muitos motoristas articulam suas frustrações concentrando-se nos inconvenientes diários do trabalho com Uber. Os exemplos mais comuns são o alto custo da gasolina e os engarrafamentos sem fim que todos os motoristas de Recife enfrentam. Assim, preocupações mais amplas comuns a todos os brasileiros são frequentemente expressas e incluem impostos altos, pessoas mal-educadas e um sistema de saúde pública disfuncional.

5. *Melhores tempos*

Em suas reflexões sobre o atual momento de crise no Brasil, muitas vezes os motoristas remetem a períodos históricos anteriores em que a vida é imaginada como tendo sido melhor, como o observa João Victor (na casa dos setenta anos, o motorista mais velho da nossa amostra):

Naquele tempo do governo militar [...], o cara trabalhava dois ou três dias da semana, recebia uma merrequinha, mas se mantinha vivo.

Era uma coisa que ele tinha dinheiro com dignidade. Aí não, criou-se o Bolsa Família, o cara ganha o dinheiro sem fazer nada, ganha dinheiro pra tomar cachaça, pra jogar no bicho, pra raparigar, pra fazer um monte de coisa. Mas ele não trabalha pra fazer nada disso.

Sem considerar a ditadura militar como “corrupta” ou antidemocrática, motoristas como João Victor lembram-se dela como um período em que os trabalhadores eram capazes de prosperar e se mover pelo espaço público sem os inconvenientes diários de hoje. Nas narrativas de alguns motoristas, esse tempo — lembrado como sendo de ordem, segurança e estabilidade econômica — foi desestabilizado durante os anos do PT, quando programas de assistência social como o Bolsa Família teriam retirado incentivos para a iniciativa individual no local de trabalho, dando origem a uma geração de brasileiros preguiçosos.

Outros motoristas, no entanto, lembram-se do período de governança do PT como “anos dourados”. Cláudio, um homem pardo com aproximadamente cinquenta anos, por exemplo, enfatiza suas “lembranças muito boas” desse momento e reflete: “A maioria dos brasileiros começou a adquirir carro, móveis, bem”. Da mesma forma, Antônio, um motorista negro de cerca de trinta anos, menciona que “ficou tudo muito bom, tudo muito maravilhoso, pleno emprego”. Focando em como Pernambuco (berço de Lula) se beneficiou especificamente durante os anos do PT, o motorista Tales observa:

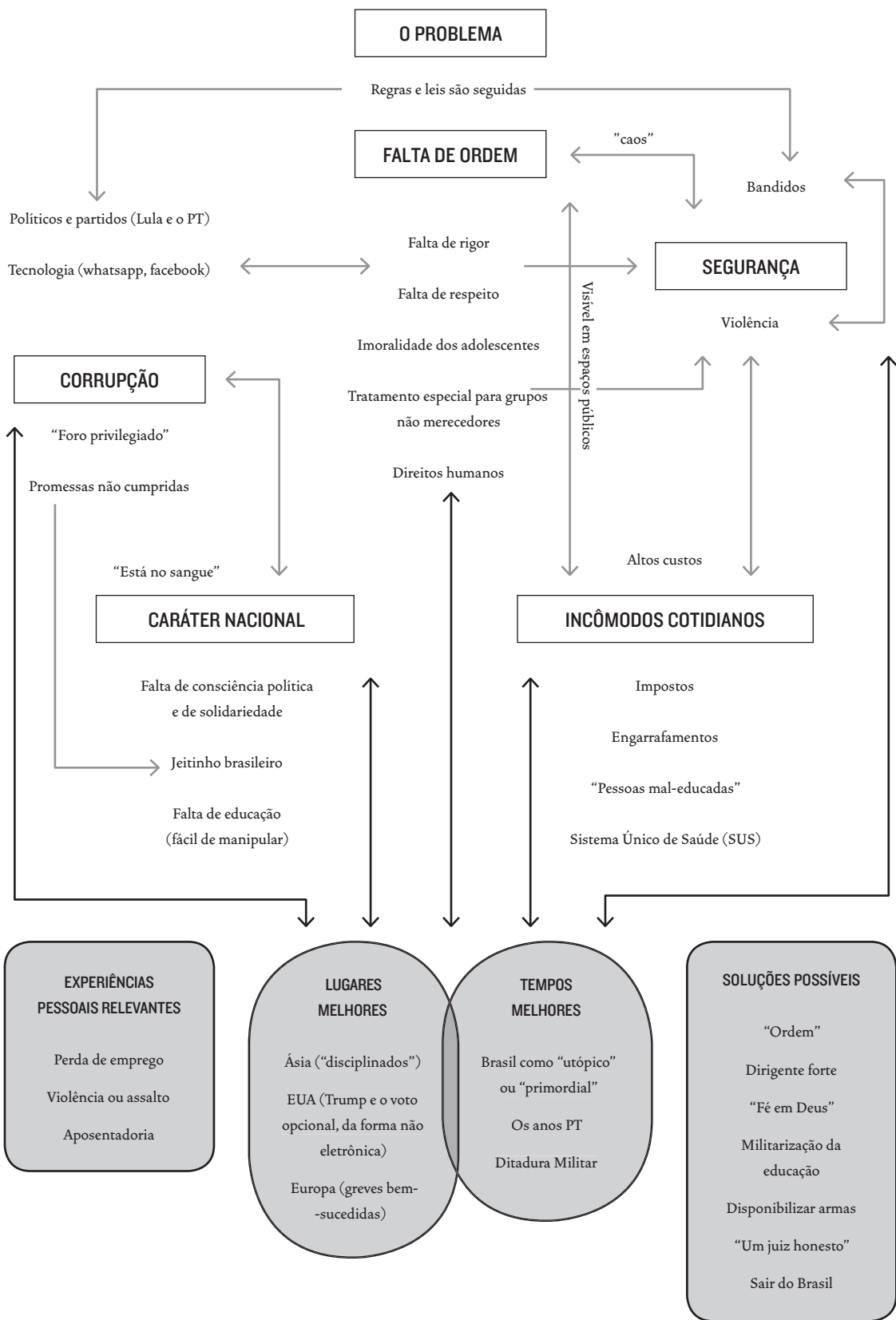
O PT tava ajudando um pouco Pernambuco, porque... Porque é, queira que não queira, o PT deu uma crescida aqui no Nordeste. A economia tava boa aqui, a gente tava trabalhando, num faltava emprego pra gente.

Essas lembranças dos anos do PT são muitas vezes expressas com melancolia e uma sensação de perda profunda. Como afirma Maria José, uma mulher branca (a única mulher da nossa amostra) de trinta e poucos anos:

O país era tão bom, né? Todo mundo vivia bem. De uns anos pra cá, que é como se diz, de 2015 foi que começou a cair e hoje tá essa coisa horrível que tá o Brasil.

PERCEPÇÕES DE PERIFERIA

Como já foi dito, as novas subjetividades que emergem a partir do aprofundamento da crise econômica exigem uma maneira também nova de compreender a questão da mobilidade na formação das grandes cidades. Esse desafio exige menos a identificação de circuitos (Magnani, 2014) definidos pelo sentimento de pertencimento a um



grupo social do que o reconhecimento da ausência de uma rede bem constituída de motoristas de uber que possa atuar na definição coletiva de interesses, desafios e exigências de trabalho comuns. Assim, se essa ausência modela a forma da mobilidade desses motoristas por aplicativo, ela também constitui subjetividades singulares que colocam um horizonte específico de preocupações e medos no cotidiano dos motoristas. Ao não serem reconhecidos como empregados da Uber e, por isso, não terem garantias trabalhistas (como seguro-desemprego), eles estão em uma constante tensão que orbita entre a necessidade de conseguir o sustento em meio a uma crise econômica e a inexistência de redes que possam ajudá-los com possíveis imprevistos (roubos, falha mecânica dos automóveis e acidentes).

De fato, ao contarem apenas com suas próprias habilidades, eles precisam definir individualmente seus próprios regimes de tempo de trabalho, bem como os locais em que irão circular, tanto para expandirem seus lucros quanto para evitarem a circulação em áreas consideradas perigosas. Nesse ponto, vemos que uma mobilidade urbana é marcada pelo rompimento com associações coletivas e por relações de trabalho precarizadas, que se entrecruzam no processo de emergência de uma subjetividade singular que estamos chamando aqui de “subjetividades móveis”.

Essas subjetividades também produzem modelos específicos de compreensão da realidade. Ou seja, os motoristas formulam seus próprios modos de compreender o cotidiano e a realidade macropolítica do Brasil. Entre outros termos e fluxos conversacionais já abordados, uma categoria central nesse processo parece ser a de “periferia”. Aqui, no entanto, esse termo será visto menos como um conceito analítico que poderia descrever a complexidade socioantropológica das formações urbanas brasileiras do que como uma categoria êmica. Assim, muito embora reconheçamos que, por vezes, a maneira como esses motoristas mobilizam o termo *periferia* reafirme visões há muito ultrapassadas no campo da antropologia urbana, como a ideia de que a periferia seria um local marcado por precariedades infraestruturais e de segurança, também vemos a importância de tal abordagem, na medida em que ela pode evidenciar como a relação entre trabalho precarizado e certa forma de ir e vir pela cidade condiciona determinados modelos heurísticos. Por isso, mapearemos alguns dos sentidos de periferia mobilizados por esses motoristas.

A IDEIA DE PERIFERIA QUE EMERGE A PARTIR DA RELAÇÃO DO MOTORISTA COM O APLICATIVO

Como já foi dito, o trabalho com Uber se apresenta como uma possibilidade de renda para uma grande massa de pessoas que se viam sem qualquer perspectiva de empregabilidade. O contexto econômico nacional, portanto, exige que os motoristas, para se viabilizarem como

empregados da empresa, desenvolvam uma relação com o aplicativo. Analisaremos, a seguir, o tipo específico de noção de periferia que o uso dos aplicativos e de outros agentes não humanos faz emergir.

Uma das funcionalidades do aplicativo Uber é a possibilidade de os motoristas serem frequentemente avaliados pelos clientes que solicitam viagens. Essas avaliações podem fazer com que os motoristas sejam impossibilitados de trabalhar, uma vez que uma sequência de notas baixas pode bloquear a utilização do aplicativo pelos motoristas. Sabendo disso, os motoristas ajustam seu comportamento e decidem em que tipo de local irão circular, tendo em vista a possibilidade de obter boas médias. Por isso, as avaliações feitas nos aplicativos pelos clientes atuam no tipo de mobilidade que os motoristas assumem para suas rotinas, tornando o recurso tecnológico ator da locomoção do motorista em torno do espaço urbano.

Ademais, a mobilidade não é apenas condicionada pelo aplicativo, como também pela interação com outras entidades não humanas e quase agênticas. Dessa forma, para desenvolver seus serviços, os motoristas de uber precisam encarar os carros como *agentes*, que exigem condições mínimas de funcionamento para circular e para conseguirem boas avaliações dos passageiros, atuando sobre as possibilidades de lucro do motorista. Como bem destaca Marcos:

E, assim, a minha nota era 4.91. E a semana passada que eu rodei com esse carro minha nota caiu pra 4.72. Não sei o porquê, mas caiu [...], o problema é o carro [...]. Essa semana eu fui reportado no sábado porque a mulher colocou mau cheiro no carro, e esse é o cheiro normal do carro, mas ela botou mau cheiro, desconforto e música ruim.

Desse modo, esses dois agentes não humanos (aplicativo e carro) têm impacto no cotidiano dos motoristas. Podemos continuar mapeando os rastros desses variados atores e evidenciar a ação das ruas e estradas, com seus aclives, declives e buracos, como agentes das experiências cotidianas dos motoristas de uber. Como afirma Roberval:

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.

Portanto, a condição infraestrutural das pistas influencia na mobilidade dos motoristas pela periferia da cidade, sendo a circulação por essas áreas condicionada não apenas pela ação isolada do motorista, mas também pelo aplicativo, pelo carro, pelos morros e pelas ladeiras. De fato, considerar a ação múltipla desses atores é trazer à tona uma forma específica de mobilidade em torno da cidade. Nesse

contexto, o aplicativo se apresenta como um agente central que reúne as informações de vários outros atores, condicionando a mobilidade dos motoristas. Essa ação conjunta produz, então, certa percepção nos motoristas acerca da periferia, associando-as às piores avaliações, seja pelos problemas infraestruturais desses locais, seja pelo rigor dos passageiros no momento de avaliar os motoristas.

Periferia como lugar perigoso

Uma outra noção de periferia ganha corpo quando os motoristas, ao comentarem evitar a circulação nas áreas que consideram periféricas da cidade, deixam escapar a ideia de que a periferia é um lugar marcado por precariedade no saneamento e na segurança. Destacamos que o presente sentido de periferia é mobilizado como local marcado pela ausência do Estado. De fato, os motoristas se preocupam muito com o tipo de área em que irão circular, uma vez que isso pode significar a perda de seus carros, pertences ou até mesmo de suas vidas. Desse modo, a prevenção dos riscos em determinadas regiões da cidade exige a internalização de tipos específicos de conhecimento. Às vezes a prevenção das áreas vistas como violentas também se entrelaça com as formas específicas de manipulação dos aplicativos. Assim, Roberto afirma:

Se é uma localidade que a gente conhece que tem um grau de periculosidade perigoso aí, por exemplo, eu vou deixar você lá. Tudo bem, eu deixo. Mas, quando te deixar lá, eu desligo o aplicativo e saio logo de lá para não receber outras corridas pra lá.

Sem dúvida a recente literatura da antropologia urbana criticaria a consideração de que a periferia é um lugar isolado pela falta de recursos e pela alta criminalidade, como afirmam esses motoristas. No entanto, é por intermédio dessas simplificações que eles apreendem cognitivamente o sentido das periferias. Cabe observar aqui a possível contradição de os motoristas — muitos vindos de bairros periféricos — poderem essencializar “a periferia” de formas reminiscentes da perspectiva das elites. Nesse sentido, vemos que esse modelo compreensivo emerge em um contexto de trabalho no qual a segurança do espaço urbano é vista como elemento central para a tomada de decisão a respeito do tipo de área para as quais os motoristas irão ou não aceitar as corridas. Ademais, essa preocupação ajuda a constituir um arcabouço de conhecimentos que, uma vez tornados tácitos, transformam-se em uma das ferramentas de trabalho mais importantes dos motoristas. Sem a existência de garantias trabalhistas, sindicatos ou comunidades politicamente amadurecidas que possam exigir das empresas a cobertura de imprevistos, como o roubo de seus carros, esses motoristas têm apenas seus próprios conhecimentos como mecanismo de defesa.

De fato, a questão da falta de associações coletivas parece ser algo que singulariza os motoristas de uber na malha urbana em relação a, por exemplo, os motoristas de táxi. Desse modo, se estes têm canais institucionalizados (sindicatos) e comunicacionais (rádio) que funcionam como redes protetoras, aqueles são imersos em um universo em que as possibilidades de construção de relações de interdependência são inviabilizadas. Assim, o aplicativo, aparelho sociotécnico dos motoristas de uber, molda essa realidade, uma vez que inviabiliza o contato direto entre os prestadores de serviço e, por conseguinte, impede a troca de informações relevantes que poderiam evitar tanto acidentes quanto a presença em áreas potencialmente perigosas. Portanto, embora ambos os grupos estejam sujeitos aos riscos de circular pela cidade, a subjetividade móvel dos motoristas de uber parece trazer a esse contexto uma nova dimensão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: SUBJETIVIDADES MÓVEIS

Nesta última seção, consideramos quais formas de subjetividade tomam forma à medida que os motoristas realizam seu trabalho diário, movimentando-se pelos espaços públicos e refletindo sobre o momento de crise vivido no Brasil. Como mostramos na análise exploratória acima, nenhuma subjetividade singular se estende uniformemente pelos motoristas de uber. No entanto, argumentamos que a experiência compartilhada de trabalhar para esse serviço de *ride-sharing* baseado em aplicativos encoraja uma ligação particular entre como eles percebem os espaços urbanos que atravessam e como entendem a situação difícil do Brasil em meados de 2018. Compreendemos a subjetividade emergente dessa vinculação como uma “subjetividade móvel”.

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

A subjetividade emergente dos motoristas também está *saturada* de lógicas de periferia. Tanto as dimensões constitutivas do campo quanto os dilemas específicos que os motoristas enfrentam em suas rotinas de trabalho ajudam a corporificar as variadas concepções de periferia e mo-

bilidade em torno do espaço urbano. Nesse sentido, as novas formas de mobilidade pela cidade exigem que se considere a periferia menos como categoria aprioristicamente formada do que como algo que ganha significado no fluxo dos dilemas, preocupações e associações dos motoristas com os vários outros agentes que permeiam suas experiências. De fato, a mobilização da noção de periferia aqui se relaciona com o entrecruzamento entre relações de trabalho e uma forma de mobilidade marcada pela ausência de solidariedades sociais. Desse modo, a possibilidade de definir suas experiências menos pela permanência no espaço do que pela mobilidade mediada por certa utilização dos aplicativos é o reflexo de uma subjetividade singular que se constitui nas heterogeneidades dos espaços urbanos em suas novas formas de mobilidade.

Por fim, evidenciamos aqui que a fragmentação de solidariedades condicionada pelo aplicativo pode assumir ainda outro sentido no processo de formação das subjetividades móveis. De fato, esse elemento pode funcionar também como um elemento capaz de ensinar um senso de autovalorização nos motoristas de uber. Isso porque, não tendo que responder a uma organização social com suas hierarquias e divisões de tarefa, a fragilidade das associações coletivas é certamente assimilada por muitos desses motoristas como uma maneira de controlarem suas próprias atividades. Como afirma um dos motoristas:

Eu saio, eu faço minha meta todo dia, já tá bom né? Na metinha tá bom. Meu horário eu pego de três hora da manhã e rodo até onze. Aí paro, volto de uma hora da tarde e vou até dez da noite. Esse é meu horário. Aí dá pra fazer o todo dia, eu não posso reclamar, né?

Portanto, não precisando se reportar a indivíduos acima deles em uma pirâmide hierárquica, muitos motoristas acreditam que são seus próprios chefes e que, por isso, não devem satisfação sobre sua rotina e sobre os bairros em que optam por circular. Dessa forma, as subjetividades móveis dos motoristas de uber pendulam dinamicamente na interação entre as tentativas de ganhar um sentido de agência e a realidade da precariedade econômica.

BENJAMIN JUNGE [<https://orcid.org/0000-0002-4655-2148>] é professor associado do departamento de antropologia na State University of New York at New Paltz, com foco em pesquisa e ensino sobre vida urbana, mobilidade de classes e justiça social no Brasil e em outros lugares da América Latina. Realizou as entrevistas para a pesquisa e, juntamente com o coautor, participou da transcrição, análise e redação do artigo.

ÁLVARO PRADO AGUIAR TAVARES [<https://orcid.org/0000-0002-2629-2246>] é mestrando em antropologia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) com foco em pesquisas sobre mobilidade urbana, relações de trabalho e uberização. Participou da transcrição das entrevistas, análise e redação do artigo.

Recebido para publicação
em 30 de setembro de 2019.

Aprovado para publicação
em 7 de abril de 2020.

NOVOS ESTUDOS

CEBRAP

116, jan. – abr. 2020

pp. 103-123

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abílio, Ludmila Costhek. “Uberização do trabalho: subsunção real da viracão”. *Blog da Boitempo*. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>>. Acesso em: 22/02/2017.
- Almeida, Ronaldo de. “Bolsonaro presidente: conservadorismo, evangelismo e a crise brasileira”. *Novos Estudos Cebrap*, v. 38, n. 1, 2019.
- André, Robson Gomes; Silva, Rosana Oliveira; Prevot, Rejane Nascimento. “‘Precário não é, mas eu acho que é escravo’: análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização”. *Revista Eletrônica de Ciência Administrativa*, v. 18, n. 1, pp. 7-34, 2019.
- Bardin, Laurence. *Análise de conteúdo*. 4.ª ed. Lisboa: Edições 70, 2011.
- Braga, Ruy. *A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.
- Coelho, Luís A. de A.; Silva, Laize A. de S.; Andrade, Maurício O. de; Maia, Maria Leonor A. “Perfil socioeconômico dos usuários da Uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no Brasil”. *Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte*. v. 31, 2017.
- Fairclough, Norman. *Analysing Discourse: Textual Analysis for Social Research*. Londres: Routledge, 2003.
- Faria, Louise Scoz Pasteur de; Kopper, Moisés. “Os rolezinhos e as metamorfoses do urbano no Brasil contemporâneo”. *Anuário Antropológico*, v. 42, n. 2, pp. 239-66, 2017.
- Farias, Fernando Meister Vieira de. “Avaliação da percepção de qualidade da prestação do serviço de transporte individual de passageiros do Distrito Federal: táxi e uber”. Dissertação (mestrado em transportes). Brasília: Universidade de Brasília, 2016.
- Fischer, Brodwyn; McCann, Bryan; Auyero, Javier. *Cities from Scratch: Poverty and Informality in Urban Latin America*. Durham: Duke University Press, 2014.
- IBGE. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios — PNAD, 2015*. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv98887.pdf>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Kampf, Zohar. “Political Discourse Analysis”. *International Encyclopedia of Language and Social Interaction*, 1-17. American Cancer Society, 2015.
- Lopes Junior, Wilson Martins; Santos, Regina Celia Bega dos. “Novas centralidades na perspectiva da relação centro-periferia”. *Sociedade e Natureza*, Uberlândia, v. 21, n. 3, pp. 351-9, 2009.
- Magnani, José Guilherme Cantor. “O circuito: proposta de delimitação de categoria”. *Ponto Urbe*, n. 15, 2014, pp. 1-13. Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/pontourbe.2041>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Meier, Julia; Thomas, Nina. *Collaboratively We Share, But Differently We Care: The Impact of the Brazilian and German Culture on the Social Drivers of Sharing Economy Participation*. Dissertação (mestrado em administração de negócios). Jönköping: Jönköping University, 2018.
- Miotto, Rafael; Oliveira, Luciana de. “Vendas de veículos novos caem 20% em 2016, pelo 4º ano seguido”. *G1 (Auto Esporte)*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2017/01/vendas-de-veiculos-novos-caem-20-em-2016-pelo-4-ano-seguido.html>>. Acesso em: 04/01/2017.

- Neri, Marcelo Cortes. "Good News for the Poor". *The Brazilian Economy*, v. 2, n. 10, 2014, pp. 24-7.
- Oliveira, Francisco de. "Hegemonia às avessas". In: Rizek, Cibele Saliba; Oliveira, Francisco de; Braga, Ruy (orgs.). *Hegemonia às avessas: economia, política e cultura na era da servidão financeira*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.
- Onuoha, Mimi. "Side-by-Side Images Expose a Glitch in Google's Maps". *Quartz*, 2020. Disponível em: <<https://qz.com/982709/google-maps-is-making-entire-communities-invisible-the-consequences-are-worrying/>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Pinheiro-Machado, Rosana. *Amanhã vai ser maior: o que aconteceu com o Brasil e possíveis rotas de fuga para a crise atual*. São Paulo: Planeta, 2019.
- Richmond, Matthew Aaron. "Narratives of Crisis in the Periphery of São Paulo: Place and Political Articulation during Brazil's Rightward Turn". *Journal of Latin American Studies*, 2020, pp. 1-27. Disponível em: <<https://doi.org/10.1017/S0022216X20000012>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Rosa, Gabriel Luis. "Os taxistas de Florianópolis/SC e o ambiente noturno urbano da cidade". *Revista de Ciências Humanas*, v. 46, n. 2, 2012, pp. 535-43. Disponível em: <<https://doi.org/10.5007/2178-4582.2012v46n2p535>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Rosenblat, Alex. *Uberland: How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*. Berkeley: University of California Press, 2018.
- Singer, André. *O lulismo em crise: um quebra-cabeça do período Dilma (2011-2016)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- Souza, Jessé. *Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.
- Valente, Eduardo; Patrus, Roberto. "Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento". *Revista Gestão e Tecnologia*, v. 19, n. 1, 2019, pp. 225-44. Disponível em: <<http://revistagt.fpl.edu.br/get/article/view/1315>>. Acesso em: 24/01/2020.
- Yaccoub, Hilaine. "A chamada 'nova classe média': cultura material, inclusão e distinção social". *Horizontes Antropológicos*, v. 17, n. 36, 2011, pp. 197-231. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-71832011000200009>>. Acesso em: 24/01/2020.



<http://dx.doi.org/10.25091/S01013300202000010012>

No artigo “SUBJETIVIDADES MÓVEIS: Sentidos de periferia e percepções da crise entre motoristas de uber em Recife”, com número de DOI: <http://dx.doi.org/10.25091/S01013300202000010003>, publicado no periódico *Novos Estudos Cebrap*, v. 39 (n. 01):103-123,

1. na página 109, no fim do segundo parágrafo, depois de “quadros narrativos diferentes.”, foram incluídos chamada de nota de rodapé n. 1 e o seguinte texto de nota:

[1] Isso ressoa as observações de Rosana Pinheiro-Machado (2019) sobre as ligações entre o apoio popular a Bolsonaro, o antifeminismo e uma crise mais ampla de masculinidade no Brasil.

2. na página 116:

Onde se lia: “Regras e leis são seguidas”

Leia-se: “Regras e leis não seguidas”

3. na página 121, no fim do último parágrafo, depois de “precariedade econômica.”, foram incluídos chamada de nota de rodapé n. 2 e o seguinte texto de nota:

[2] Este artigo foi escrito com generoso apoio institucional do Brazil Institute no Woodrow Wilson Center for International Scholars, da Comissão Fulbright do Brasil e da State University of New York em New Paltz. Os autores agradecem os comentários úteis sobre as versões anteriores desta análise de Tarini Bedi, Charles Klein, Patricia Kunrath Silva, Sean Mitchell e Alex Vailati, bem como dos colegas do Wilson Center Paulo Sotero, Anna Prusa e Lara Picanço. Agradecimentos também são dados a Joshua Kaplan pela assistência na geração do diagrama de fluxo de conversação.

