

# Dinâmicas de competição e solidariedade entre motoristas de aplicativos no Rio de Janeiro

## Competition and solidarity dynamics among app drivers in Rio de Janeiro

## Dinámicas de competencia y solidaridad entre conductores de aplicaciones en Río de Janeiro

**Cristina Teixeira  
MARINS**

[ctmarins@gmail.com](mailto:ctmarins@gmail.com)

Pesquisadora no Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – IESP-UERJ

**Rafael  
REZENDE**

[brozrezende@gmail.com](mailto:brozrezende@gmail.com)

Mestre e doutor em sociologia pelo Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – IESP-UERJ

*O principal objetivo deste artigo é descrever usos que motoristas cujo trabalho é mediado por aplicativos e que atuam na região metropolitana do Rio de Janeiro fazem de plataformas de redes sociais, de troca de mensagens e de compartilhamento de vídeos, atentando para suas implicações políticas. A fim de atingir esse propósito, analisamos dados empíricos construídos entre os anos de 2021 e 2022 e que incluem notas de observação etnográfica, entrevistas em profundidade e grupos focais. Nas diversas etapas da pesquisa, os dados de campo indicaram que as plataformas digitais permeiam de forma muito significativa o cotidiano dos motoristas. O uso intensivo dessas novas mídias estabelece novas hierarquias profissionais, molda visões de mundo, experiências e percepções políticas dos trabalhadores. Neste artigo procuramos descrever, em especial, como a popularização das plataformas de redes sociais criou um espaço em que trabalhadores autônomos se organizam em grupos nas quais a competição e a solidariedade convivem e assumem contornos particulares.*

**Palavras-Chave:** plataformas digitais; transformações no trabalho; redes sociais; motoristas de aplicativos.

*The main objective of this article is to describe how drivers, whose work is mediated by apps and who operate in the metropolitan region of Rio de Janeiro, use social media platforms, messaging apps, and video-sharing platforms, paying attention to their political implications. To achieve this goal, we analyzed empirical data collected between 2021 and 2022, which includes ethnographic observation notes, in-depth interviews, and focus groups. Throughout various stages of the research, the field data indicated that digital platforms significantly permeate the daily lives of the drivers. The intensive use of these new media establishes new professional hierarchies, shapes workers' worldviews, experiences, and political perceptions. In this article, we aim to describe, in particular, how the popularization of social media platforms has created a space where self-employed workers organize themselves into groups in which competition and solidarity co-exist and take on particular forms.*

**Keywords:** *digital platforms; labour transformations; social media; app drivers.*

*El objetivo principal de este artículo es describir los usos que los conductores cuyo oficio está mediado por apps y que trabajan en la región metropolitana de Río de Janeiro hacen de las plataformas de redes sociales, mensajería y videos compartidos, analizando sus implicaciones políticas. Para ello, analizamos datos empíricos recopilados entre 2021 y 2022, incluyendo notas de observación etnográfica, entrevistas en profundidad y grupos focales. En las distintas etapas de la investigación, los datos de campo indicaron que las plataformas digitales permean la vida cotidiana de los conductores. El uso intensivo de estos nuevos medios establece nuevas jerarquías profesionales, moldea las visiones del mundo, las experiencias y las percepciones políticas de los trabajadores. En este artículo, tratamos de describir, en particular, cómo la popularización de las plataformas de medios sociales ha creado un espacio en el que los trabajadores autónomos se organizan en grupos en los que la competencia y la solidaridad coexisten y adquieren contornos particulares.*

**Palabras clave:** *opresión; resistencia; pensamiento feminista negro*

## Introdução

Ocupando uma proporção substancial da vida humana em diferentes agrupamentos sociais e abrangendo atividades voltadas à subsistência material, à satisfação de desejos de luxo ou status ou ainda como forma de representação cultural, demonstração de poder ou fé religiosa (Komlosy, 2018), o tema do trabalho foi central para o desenvolvimento do pensamento

social. Na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, os fundadores da sociologia observavam o trabalho assalariado como forma de exploração tendencialmente hegemônica (Marx, 2013), a divisão social do trabalho como elemento fulcral para a formação das sociedades modernas (Durkheim, 2004) e a afinidade entre uma determinada ética religiosa e a formação do capitalismo (Weber, 2004). Já no século XXI, as transformações no mundo do

trabalho decorrentes do desenvolvimento de novas tecnologias passaram a receber a atenção crescente de diversos pesquisadores, em múltiplos campos de estudo. Com o desenvolvimento de pesquisas preocupadas com os efeitos de mudanças tecnológicas sobre mercados de trabalho, foi observado o uso de uma nova nomenclatura, que surge para dar conta do fenômeno e inclui expressões como “trabalho digital”, “força de trabalho sob demanda”, “trabalho por clique” e “trabalho imaterial” (Huws, 2019). Ao final da segunda década dos anos 2000, a literatura acadêmica apresenta um panorama complexo e ancorado empiricamente no chamado “trabalho de plataforma” (Vallas & Schor, 2020). Também no Brasil, os efeitos da assim chamada plataformização na vida de trabalhadores passou a receber maior atenção de estudiosos nos últimos anos. Utilizando instrumentos teóricos da sociologia marxista e dialogando com a noção de “precariado” (Standing, 2014), uma parcela dos estudos dedicados ao tema tem consistentemente chamado atenção para os processos de deterioração das condições de trabalho e de corrosão dos direitos trabalhistas no país (Antunes, 2020; Braga, 2015). Na mesma direção, estudos sobre motoristas e entregadores brasileiros cujo trabalho é mediado por aplicativos vêm analisando o fenômeno denominado “uberização”, definido como novo tipo de controle e gerenciamento do trabalho que remete à dimensão conflitante da relação entre capital e trabalho (Abilio, 2019).

Considerando o processo de acentuada transformação do mundo do trabalho, não

surpreende que no século XXI a reestruturação produtiva tenha impactado também a organização dos trabalhadores e as suas relações, conforme vêm argumentando numerosos cientistas sociais. Ao menos desde o início do século XX, acompanhando uma tendência global, os sindicatos tornaram-se a forma hegemônica de organização dos trabalhadores no chamado mundo ocidental e também no Brasil (Dias, 1962). Como bem descreveu Werneck Vianna (1999), a forma sindicato atravessou diferentes momentos históricos do Estado brasileiro e do capitalismo, tendo antagonizado com uma nascente burguesia-industrial paladina da ortodoxia liberal durante a República Velha, se tornado corporativista após a revolução de 1930 e, após 1945, integrado um quadro que articulava liberalismo político e corporativismo sindical.

Durante todo o século XX, os sindicatos passaram por maiores ou menores mudanças, mas jamais deixaram de ser a forma hegemônica de organização dos trabalhadores. Nos anos 1970, com o surgimento da oposição sindical metalúrgica e do novo sindicalismo no ABC paulista, foi registrada a ruptura com o modo corporativista de organização até então vigente e, ainda durante a ditadura militar, um sindicalismo basista e autônomo constituía sujeitos políticos por meio das lutas (Sader, 1988). Fundamental para a redemocratização do Brasil após duas décadas de ditadura, o movimento sindical teve que enfrentar um cenário de confluência entre neoliberalismo e democracia (Dagnino, 2004). Em tal cenário, foi observado um processo de enfraquecimen-

to do sindicalismo como instrumento de luta da classe trabalhadora brasileira (Boito Júnior, 1999).

Os dados que originam este artigo se inscrevem em um projeto de pesquisa que busca produzir conhecimento sobre populações periféricas atuantes no mercado de trabalho não assalariado, incluindo trabalho por conta própria, informal e autônomo<sup>1</sup>. Esta investigação toma como objeto as mudanças que tecnologias digitais provocam no trabalho e sua imbricação com subjetividades políticas de trabalhadores atuantes nas periferias, não apenas no setor de transporte, mas também de produção e comércio de alimentos, cuidados, saúde e beleza, entre outros. O principal objetivo da pesquisa é compreender as práticas e percepções de trabalhadores e trabalhadoras, incluindo a forma como percebem a evolução das condições de trabalho e de vida nos últimos anos, como forjam suas percepções políticas, quais são suas perspectivas em relação ao futuro e como novas formas de organização coletiva emergem no contexto atual.

Tendo em mente o processo de enfraquecimento do sindicalismo ao longo das

últimas décadas<sup>2</sup>, focalizamos, neste artigo, as formas alternativas de organização de trabalhadores que surgem com o fenômeno da plataformização. Em particular, nosso interesse de pesquisa recai sobre motoristas que atuam na região metropolitana do Rio de Janeiro e cujo trabalho é mediado por aplicativos. Posto que, como já notado por pesquisadores que se debruçaram sobre o tema, a plataformização do trabalho vai além do tipo de plataforma representada por empresas especializadas em transporte de passageiros (Braga & Silva, 2022), procuramos observar um aspecto ainda pouco explorado na literatura, a saber, as novas formas de organização e hierarquia que emergem com o uso disseminado das redes sociais. Nesse sentido, buscamos argumentar que, a despeito de nossos interlocutores não integrem (e, em muitos casos, recusarem) tipos clássicos de organização classista, como os sindicatos, muitos deles podem ser considerados ativos politicamente ao se reorganizam em novas disposições hierárquicas forjadas pela utilização das plataformas de redes sociais que, simultaneamente, atuam como elementos de coesão e fragmentação dos trabalhadores.

<sup>1</sup> Agradecemos ao Fórum de Ciência e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro pelo financiamento e fornecimento da infraestrutura necessária para a realização desta pesquisa. A escrita do artigo também não seria possível sem o suporte de outras agências nas etapas de desenvolvimento e análise da pesquisa. Somos gratos, portanto, pelos apoios da Fundação Coppetec, do CNPq e da Faperj (SEI-260003/005791/2022 / SEI CNPq No 01300. 008811/2022-5).

<sup>2</sup> Não assumimos aqui uma visão fatalista sobre os sindicatos, como parece ocorrer em algumas interpretações sobre a crise do sindicalismo no Brasil. Nesse sentido, nos fiamos no argumento de Cardoso (2003), que aponta para a perda da capacidade dos sindicatos de articulação de identidades políticas e ações coletivas, sem, no entanto, decretar sua morte e negar a possibilidade de um dia voltarem a ter a centralidade de outrora.

O Brasil é um dos maiores mercados consumidores de plataformas digitais de redes sociais do mundo. Um levantamento da consultoria App Annie entre usuários brasileiros indica que a população é recordista em tempo de utilização do aparelho celular, ultrapassando as 5 horas diárias. Segundo dados da consultoria Statista, a audiência da rede Instagram no país – plataforma que teve centralidade em nossa pesquisa – é a terceira maior do mundo (perde apenas para Estados Unidos e Índia) com quase 115 milhões de usuários no Brasil em 2021<sup>3</sup>. Apesar dos números superlativos, as investigações sobre a relação entre uso de plataformas de redes sociais e trabalho no Brasil são ainda incipientes. Entender os usos que motoristas fazem dos aplicativos para além daqueles que mediam a relação com os passageiros, tais como em plataformas de redes sociais, de trocas de mensagens e de compartilhamento de vídeos, estava, assim, no centro de nosso interesse. Buscamos, dessa forma, compreender de que maneira as redes sociais propiciam a formação de estruturas que apresentam permanência temporal, formas de competição e solidariedade, produção de demandas coletivas e novas hierarquias.

As primeiras décadas do século XXI foram de persistência das desigualdades históricas, recrudescimento da ação sindical e diminuição do acesso às proteções traba-

lhistas conquistadas no século XX. Como vamos demonstrar neste artigo, o advento e a popularização das plataformas de redes sociais criaram um espaço não livre de hierarquias, em que trabalhadores autônomos procuram rotas de fuga do individualismo radical em redes próprias nas quais a competição e a solidariedade convivem e assumem contornos particulares.

O artigo está dividido em quatro seções, além da introdução e das considerações finais. A primeira seção trata dos aspectos metodológicos da pesquisa que dá origem a este texto. Na segunda, procuramos descrever os usos que os trabalhadores que integram nosso universo de pesquisa fazem das redes sociais. Em seguida, analisamos as hierarquias, bem como as relações de solidariedade e competição inauguradas por esses usos para, finalmente, descrevermos as formas de organização emergentes, numa tentativa de apreender os princípios estruturais das relações entre motoristas de aplicativo cujo trabalho “na pista” se entrelaça a atividades que se dão nas redes sociais.

Antes de seguir com o artigo, porém, cabe uma observação em relação à terminologia nele empregada. Ao longo do texto, utilizamos as expressões “plataformas de redes sociais” ou, em sua forma reduzida, “redes sociais”, em referência à ideia de que englobam tanto as infraestruturas tec-

<sup>3</sup> Fontes: Relatórios “Statista Mobile social media worldwide”; “AppAnnie State of Mobile 2022” e “Panorama Mobile Time/Opinion Box”. Dez. 2021.



nológicas que permitem interações entre usuários quanto o modelo de negócios que rege seu funcionamento (Helmond, 2015; Van Dijck & Poell, 2018). Estamos cientes da existência, sobretudo no campo dos estudos da comunicação, de trabalhos que conferem significados distintos às duas expressões (ver, por exemplo, Recuero, 2017), mas optamos por utilizá-las de modo intercambiável (e, portanto, simplificado) com o objetivo de conferir maior fluidez à leitura. Já o termo “aplicativo”, sua abreviação em língua inglesa, app, e expressões que as contêm (por exemplo, “motorista de aplicativo” e “trabalho por aplicativo”) são fartamente utilizados por nossos interlocutores no campo de pesquisa. Neste artigo, essas expressões são reproduzidas, menos por seu teor propriamente analítico do que como categorias êmicas.

### **Notas metodológicas**

Os dados empíricos que dão origem a este artigo foram construídos entre os anos de 2021 e 2022, a partir da combinação de técnicas de pesquisa que incluíram observação etnográfica, acompanhamento sistemático de redes sociais, realização de entrevistas em profundidade e grupos focais. Ainda que tenhamos lançado mão de instrumentos de investigação tradicionalmente associados a diversos campos das ciências sociais, a pesquisa como um todo seguiu o princípio etnográfico. Como tal, buscamos articular múltiplas dimensões da vida dos trabalhadores (tomando cuidado de não apartar atividades laborais

de outros aspectos da vida cotidiana, tais como relações familiares, redes de relações diversas e atividades de lazer), procuramos acessar as percepções e aspirações dos trabalhadores tanto em seus aspectos materiais quanto simbólicos e, finalmente, mais que validar ou invalidar hipóteses, buscamos realizar a pesquisa considerando sempre a possibilidade de reformulação de questões com base em dados construídos ao longo da investigação. Ainda seguindo a tradição etnográfica, optamos por utilizar nomes fictícios e alterar elementos pontuais que pudessem revelar a identidade de nossos interlocutores.

O método de observação e interação com os interlocutores de pesquisa antropológica por intermédio de plataformas de redes sociais, incluindo suas potencialidades e limitações, já foi previamente problematizado por uma das autoras deste artigo (Marins, 2020). Contudo, nos parece importante mencionar que, neste contexto de pesquisa específico, o uso da rede social Instagram cumpriu um papel particularmente importante, uma vez que permitiu nosso acesso a um número considerável de motoristas que, por meio de contas dedicadas a suas atividades, veiculavam um volume importante de conteúdo audiovisual que registrava o cotidiano de seu trabalho. As funcionalidades do Instagram nos permitiram estabelecer interlocução direta com os motoristas, por períodos que puderam se estender pela duração da realização da pesquisa.

O trabalho de acompanhamento sistemático das redes sociais produziu efeitos importantes também na elaboração dos

roteiros utilizados nas entrevistas em profundidade, bem como dos grupos focais. A partir da leitura das postagens feitas pelos motoristas, os pesquisadores puderam se familiarizar com aspectos do trabalho até então desconhecidos por eles, incluindo o funcionamento dos diferentes aplicativos que intermediavam o acesso aos passageiros, as mudanças consecutivas nas regras das empresas e a existência de um léxico relacionado a essa modalidade particular de trabalho. O Instagram também foi utilizado pelos pesquisadores para recrutamento de entrevistados, muito embora as entrevistas em profundidade também tenham sido realizadas com motoristas recrutados por outros meios (por exemplo, redes de relações vicinais).

Ao todo foram entrevistados treze motoristas que atuam na região metropolitana do Rio de Janeiro, em conversas pessoais ou mediadas por aplicativos de videoconferência. Todas as entrevistas foram registradas com o auxílio do gravador, e o material de áudio foi analisado pelos autores do artigo posteriormente. Já os grupos focais ocorreram na sede do Fórum de Ciência e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e foram registradas em áudio e vídeo para posterior análise. Os dezenove participantes foram divididos por idade em dois grupos, sendo o primeiro com motoristas de 36 a 50 anos de idade e o segundo, de 18 a 35. A amostra contemplou a população votante residente na região metropolitana do Rio de Janeiro com renda familiar mensal entre dois e cinco salários mínimos.

A seleção dos interlocutores de pes-

quisa, incluindo os entrevistados, seguiu o desenho amostral dos grupos focais em termos de idade e local de moradia. Ainda que a pesquisa seja baseada em metodologia qualitativa e não lide com uma amostra representativa em termos estatísticos, nos preocupamos com a proporcionalidade do universo estudado em termos de gênero e, por essa razão, nossos interlocutores são predominantemente do sexo masculino.

Finalmente, vale registrar ainda que, ao material de pesquisa resultante da observação online, das entrevistas e dos grupos focais, somaram-se notas tomadas pelos pesquisadores a partir das interações com os motoristas enquanto passageiros, e das experiências enquanto transeuntes e motoristas. Essas observações, não raro, nos permitiram relativizar e nuançar discursos e práticas aprendidas no decorrer da pesquisa, o que aparecerá mais adiante neste artigo, na seção de análise.

### ***O uso das redes sociais por trabalhadores: diálogo com a literatura***

São vários os artigos publicados recentemente que enfatizaram o papel positivo da utilização das plataformas de redes sociais por trabalhadores. No Brasil, o conjunto de manifestações conhecido como “Breque dos Apps” originou análises particularmente eloquentes nesse sentido. Textos como os de Desgranges e Ribeiro (2021) ou, ainda, de Luna e Oliveira (2022), tratam do uso de redes sociais por entregadores como ferramenta de

denúncia e reivindicação. Piaia, Matos, Almeida, Dienstbach e Barboza (2021), também tratando das paralisações, afirma que “as formas de organização, coordenação e ação política engendradas nos ambientes digitais [em especial, no Twitter] definiram os principais focos de debate e a visibilidade do movimento” (p. 59). Já Santos, Kerber e Rissi (2022), analisando postagens realizadas por um grupo de motoristas, afirmam que grupos nas redes sociais formam “um ambiente de compartilhamento da inteligência plural e pactos para encontrar soluções dos problemas advindos da experiência no trabalho” (p. 118).

O potencial das redes sociais para fortalecer formas de ação coletiva dos trabalhadores em diversas partes do mundo está bastante presente na literatura em língua inglesa. Em livro que busca examinar novas formas de resistência e organização de trabalhadores da assim chamada “gig economy” (Vallas & Schor, 2020), Woodcock (2021) afirma que as redes sociais têm contribuído, no contexto internacional, para o desenvolvimento de “subjetividades de trabalhadores coletivos (collective workers subjectivities)” (p. 88). Já Bulut e Yeşilyurt (2023), ao examinar movimentos grevistas de entregadores na Turquia, argumentam que os usos ordinários das redes sociais pelos entregadores são “armas do gig” (weapons of the gig), permitindo que sejam vistos como sujeitos políticos que demandam liberdade.

Em artigo que reflete sobre trabalhadores africanos sem contrato fixo de traba-

lho que exercem remotamente atividades nas áreas de desenvolvimento de software, indústrias criativas, tradução, vendas, marketing e serviços profissionais, Anwar e Graham (2020) afirmam que as redes sociais são instrumentos-chave para mobilizar trabalhadores e desenvolver consciência voltada para ação coletiva. Enquanto Howcroft e Bergvall-Kåreborn (2019) destacam como as redes sociais têm sido utilizadas por trabalhadores das chamadas plataformas de microtrabalho (Braz, 2021) para o compartilhamento de informação sobre empregadores indesejados, trabalhos como os de Yu, Treré e Bonini (2022) destacam o papel positivo das redes sociais para entregadores chineses que estabelecem, a partir delas, redes de solidariedade.

Se são numerosos os trabalhos que destacam o papel das plataformas de redes sociais para a criação de solidariedade, identidades coletivas e mobilizações que, para seus autores, podem ser o embrião de novos movimentos sindicais e outras formas de ação trabalhista já conhecidas (Maffie, 2020), há ainda espaço para refletir sobre os efeitos de seus usos considerando que as plataformas de redes sociais não são neutras (Van Dijk & Poell, 2013). Ou, ainda, como chamou atenção Grohmann (2021, p. 174), é preciso “não ‘romantizar’ o papel das plataformas em relação a organização de trabalhadores, no sentido de entender as contradições de uma ‘comunicação horizontal’ e a dependência de recursos materiais e de infraestrutura”.



Nesse sentido, ainda que sejam escassos os textos que destacam os limites do uso das redes para a ação coletiva de trabalhadores, encontramos trabalhos como os de Nowak e Santana (2022), que chamam atenção para esse aspecto ao refletir sobre as experiências de organização de caminhoneiros e entregadores brasileiros. É isso que fazem também Soriano e Cabañes (2020) ao analisar as relações travadas em grupos de Facebook por freelancers filipinos.

Para Soriano e Cabañes, embora a rede social cumpra o papel de fornecer alguma base para a formação de identidade dos trabalhadores, esses se veem enredados em numerosos desafios que o trabalho digital impõe para a organização coletiva tradicional. A fim de dar conta das contradições de seu campo de pesquisa, os autores propõem a categoria “solidariedades empreendedoras”. A análise desses autores, que, em grande medida, também se aplica ao material empírico de nossa pesquisa, aponta que, se os coletivos forjados nas redes sociais, por um lado, estabelecem redes de apoio mútuo, essas mesmas solidariedades minam o potencial de ocorrência de mudanças estruturais que melhorem as condições de trabalho.

### ***Uso de redes sociais por trabalhadores no campo de pesquisa***

Nas diversas etapas da pesquisa, incluindo os grupos focais, entrevistas e conversas informais entre pesquisadores e motoristas, os dados de campo

indicaram que as plataformas de redes sociais permeiam de forma muito significativa o cotidiano dos trabalhadores. Em seus depoimentos, nossos interlocutores reiteraram que participar e/ou acompanhar grupos no WhatsApp é prática corrente entre eles. Mapeamos ainda a existência de diversos grupos dedicados ao tema do trabalho no setor de transportes de passageiros mediado por aplicativos no Facebook, o que também foi anotado por Bessa (2021). Assistimos, durante os meses de realização da pesquisa, a multiplicação de canais sobre o trabalho de motoristas na plataforma de vídeos Youtube. Naturalmente, o grau de engajamento com as redes sociais e o impacto que elas exercem no dia-a-dia dos trabalhadores varia substancialmente entre indivíduos. Entretanto, notamos que também os motoristas que declaravam evitar o uso das redes se mostravam familiarizados com elas, sendo capazes de direcionar-lhes críticas bem fundamentadas, citando figuras proeminentes daquele universo ou fazendo menção a conteúdos “virais”.

Se durante a pesquisa encontramos pontualmente trabalhadores que pareciam ter contato com as redes relativamente esparsas, por outro lado, as interações com nossos interlocutores revelaram que o conteúdo que circulava nas redes sociais se emaranhava de modo mais intensivo à atividade de conduzir passageiros do que supúnhamos no início da pesquisa. O trabalho de campo revelou que as plataformas de redes sociais organizam os tra-

balhadores em coletividades que, embora fluidas, se mostraram também eficientes em forjar novas hierarquias e aspirações, como argumentaremos adiante. Por meio das redes, se constroem e se renovam relações de solidariedade e competição, sistemas de crença e de identificação. Posto de outro modo, as plataformas digitais operam como componente fundamental de produção de subjetividade coletiva (Domingues, 2017, 2002), animando o caráter plural das identidades profissionais e produzindo um deslocamento substancial em relação a formas tradicionais de organização de trabalhadores. Nesse sentido, nosso encontro com Samuel, motorista de 35 anos de idade, há 5 anos trabalhando com aplicativos, nos parece reveladora.

Samuel nasceu em Braz de Pina, bairro da zona norte carioca, onde reside em apartamento próprio, comprado quando ainda tinha emprego assalariado. Casado e pai de dois filhos pequenos, Samuel contou que decidiu baixar o aplicativo da Uber quando ainda estava empregado, ambicionando complementar a própria renda e, assim, permitir que sua esposa se dedicasse inteiramente ao trabalho de cuidado dos filhos e da casa. Ainda segundo seu relato, após perder o emprego em 2017, Samuel passou a ter o trabalho de motorista autônomo como único meio de subsistência. Já em janeiro de 2022, quando concedeu entrevista para esta pesquisa, Samuel afirmava que aproximadamente metade de sua renda derivava de atividades outras que não as corridas realizadas por intermédio do

aplicativo, embora fossem ligadas a elas.

Quando este artigo foi escrito, o perfil de Samuel no Instagram exibia no espaço que de praxe é destinado à fotografia do dono da página pessoal no aplicativo o logo da marca que criou e usa em seus projetos. No campo destinado aos dados biográficos do usuário, além do texto “motorista de app no Rio de Janeiro”, constava que Samuel era “líder” de um grupo de motoristas que fundou, o Heavy Drivers, além de host de um podcast homônimo. Ainda que Samuel tenha falado com eloquência sobre o Heavy Drivers, foi ao longo dos meses de acompanhamento das atividades dele e de outros grupos semelhantes no Instagram, bem como de circulação pelas ruas do Rio de Janeiro, que pudemos compreender a estrutura daquele tipo de organização e seu alcance naquele universo de trabalho.

Das atividades que garantem a remuneração de Samuel, a mais visível para quem acompanha a rotina nas plataformas de redes sociais é a mentoria – categoria muito disseminada no campo que diz respeito a um serviço voltado a outros motoristas, em geral iniciantes, mas não exclusivamente. Com base nos inúmeros posts que acompanhamos ao longo de aproximadamente um ano de trabalho de campo, podemos definir a mentoria como uma espécie de programa de treinamento por meio do qual Samuel compartilha com outros motoristas do Rio de Janeiro, mediante o pagamento de inscrição, o “saber fazer” (Guedes, 1997) proveniente da acumulação de experiência práti-

ca como um motorista Uber Black<sup>4</sup>. Segundo anunciado nas redes, a mentoria Heavy Drivers abrangia temas como padrões de demanda e preço em diferentes horários e regiões da cidade e o uso de aplicativos que auxiliam no trabalho, tais como Zello e Rebu<sup>5</sup>. Assim como ocorria em outros programas organizados por diferentes motoristas, Samuel alegava que, por meio da mentoria, seus alunos tinham acesso a estratégias que, se postas em prática, proporcionariam maiores ganhos financeiros com as corridas mediadas por aplicativo. Com a conclusão do curso, os alunos recebem um diploma e participam de cerimônia de formatura – em geral um almoço com a turma realizado no meio da semana, finalizado com um ritual no qual os automóveis, alinhados no estacionamento, recebem um adesivo com a marca Heavy Drivers, colado pelas mãos do próprio Samuel.

Mais do que um simples curso, a mentoria poderia significar a porta de entrada para uma comunidade construída e administrada por Samuel. Ser um heavy driver, ou “da família Heavy Drivers”, se traduz, entre outras coisas, na aceitação

no grupo de motoristas “formados” existente no aplicativo WhatsApp – um espaço ativo de troca de informações e solidariedade mediadas por Samuel. O líder do grupo ainda promove eventos periódicos que funcionam como espaços de sociabilidade que congregam seus alunos, ex-alunos e, eventualmente, familiares. Quase sempre almoços ou churrascos, os eventos podem marcar formaturas ou outras datas comemorativas, mas não necessariamente.

Ainda que não saibamos ao certo o quanto rende em termos monetários cada uma das atividades desempenhadas por Samuel, nos parece razoável supor que, ao menos potencialmente, os eventos podem ser mais uma forma de obter lucro financeiro ou benefícios, tais como refeições oferecidas pelos estabelecimentos escolhidos. Por outro lado, sabemos que o trabalho junto aos motoristas que integram o Heavy Drivers também rende a Samuel, além do valor recebido pela inscrição nas mentorias (turmas são abertas quase mensalmente), uma série de descontos em produtos e serviços para seu veículo em troca de propaganda nas

---

<sup>4</sup> Uber Black é uma categoria de motorista definida pela própria empresa Uber e que, segundo nossos interlocutores, corresponde à categoria mais elevada dos motoristas que utilizam o aplicativo. Para que um motorista se enquadre nessa categoria, seu automóvel precisa atender certos requisitos da empresa (há especificações sobre modelo e ano de fabricação, por exemplo), além de ser bem avaliado pelos usuários do aplicativo. Como contrapartida, os motoristas Black, ao menos supostamente, são mais bem remunerados que os demais por corrida.

<sup>5</sup> Respectivamente, uma ferramenta que funciona como rádio de comunicação e por meio da qual grupos de motoristas conversam com facilidade enquanto dirigem; e um aplicativo que aponta em que áreas da cidade o motorista encontrará corridas mais lucrativas.

redes sociais<sup>6</sup>. Além dessas formas de monetizar as atividades junto a outros motoristas, com o decorrer da pesquisa também acompanhamos o surgimento de uma conta no Instagram intitulada loja Heavy Drivers, dedicada à exibição dos produtos que Samuel comercializa com sua marca: bonés, aromatizadores, camisas e canecas.

Em nosso campo de pesquisa, Samuel não era o único interlocutor que exercia o trabalho paralelo de construção de reputação nas redes (Marins, 2018) interessado nas possibilidades de ganhos materiais e simbólicos<sup>7</sup> que se apresentavam aos motoristas que acumulam seguidores nas redes sociais. Com efeito, entre os trabalhadores que acompanhamos de forma sistemática, pelo menos uma dezena correspondia ao que um ramo da literatura acadêmica dedicada ao estudo de novas mídias digitais convencionou cha-

mar de micro ou médio influenciador (Boerman, 2020)<sup>8</sup>, definidos pelo tamanho da audiência que são capazes de atingir. No momento em que redigimos este artigo, o Instagram sinalizava que Samuel tinha pouco mais de 10 mil seguidores, um número que, embora fosse considerado alto por nossos interlocutores, ainda estava distante dos 59 mil acumulados pelo motorista com maior número de seguidores na cidade do Rio de Janeiro, segundo nosso levantamento<sup>9</sup>.

A aparição da figura dos motoristas que constroem carreiras paralelas nas redes sociais não é propriamente novidade, tampouco fenômeno restrito ao contexto brasileiro. Alex Rosenblat, por exemplo, registrou, no contexto norte-americano, a existência de “motoristas que converteram suas experiências ao volante em uma forma de expertise” (Rosenblat, 2018, p. 83, tradução nossa) administrando, à épo-

<sup>6</sup> Além de administrar grupos no WhatsApp e Telegram, Samuel possui um canal no YouTube e disponibiliza listas de músicas no Spotify. O motorista também veicula em suas redes um link direto para a seção de cadastramento no aplicativo da Uber dirigido a potenciais motoristas, onde se lê “dirija pelo app da Uber. Você escolhe quando quer ganhar dinheiro”. Isso, supomos, acaba convertido em rendimentos, uma vez que a empresa anuncia recompensas de até R\$1800 por indicação. Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/campanha-indique-e-ganhe-em-2022/>. Acesso em 10 set. 2022.

<sup>7</sup> Além dos rendimentos materiais (tais como descontos em serviços, bônus por indicação das plataformas e participação remunerada em peças de publicidade) que a posição de destaque nas redes sociais poderia render, os ganhos de ordem simbólica pareciam desempenhar papel crucial para esse projeto. Nas redes e também em conversas com os pesquisadores, os motoristas empenhados em fazer crescer sua base de seguidores mencionavam com ênfase e constância o tema do reconhecimento entre os pares. Receber mensagens de colegas de profissão demonstrando gratidão por dicas recebidas e ser identificado por motoristas desconhecidos no trânsito da cidade parecia ser incentivo poderoso para que motoristas mantivessem ativas suas redes sociais.

<sup>8</sup> Segundo essa literatura, micro influenciadores (*micro-influencers*, no texto original) acumulam de algumas centenas a 10 mil seguidores. Já os influenciadores médios (*meso-influencers*) são aqueles cuja audiência se situa dentro de um largo intervalo, que vai dos 10 mil a um milhão de seguidores.

<sup>9</sup> Em segundo lugar, estava o perfil de um motorista que associava sua marca pessoal à da principal concorrente da Uber no país, a 99. Não raro, esse motorista protagonizava peças publicitárias da empresa.



ca de sua pesquisa, fóruns de discussão online e grupos de Facebook, além de escrever blogs. Também Chan analisou “um novo elenco de autoproclamados experts” (p. 3, tradução nossa) especializado em oferecer dicas para que outros motoristas se tornem bem-sucedidos (Chan, 2019). Por outro lado, não encontramos, na literatura sobre motoristas de aplicativo, reflexão sobre o modo como as redes sociais conformam novas hierarquias profissionais e facultam o surgimento de novas formas de organização dos trabalhadores, que não as formas de organização coletivas tradicionais. Neste artigo, procuramos demonstrar como novas formas de organização se retroalimentam nas redes sociais e fora delas, contrastando marcadamente com o modelo de organização sindical que, conforme amplamente apontado pela literatura no campo da sociologia e da história social, constituiu a forma hegemônica de organização dos trabalhadores durante todo o século XX.

Enquanto diversos autores empenhados em compreender o crescente universo dos trabalhadores inseridos na chamada “economia de plataforma” tratam dos esforços de sindicalização dos trabalhadores, movimentos grevistas e cooperativismo (Abilio, Grohmann, & Weiss, 2021; Cant, 2020; Cini, Maccarrone, & Tassinari, 2022; Wells, Atttoh, & Cullen, 2021), nosso trabalho de campo revelou que a interação entre motoristas atravessada por plataformas digitais de redes sociais produz novas formas de solidariedade e competição entre os trabalhadores, e dá origem a organi-

zações cuja estrutura e conteúdo rompem com a tradição de movimentos trabalhistas já registrados pela historiografia.

Um dos elementos constitutivos dessas formas alternativas de organização consiste em um esquema de classificação hierárquica particular ao universo estudado, como indicam os dados de nossa pesquisa de campo. A referida hierarquização diverge frontalmente da ideia de que uma comunicação mediada por redes sociais é constituída por uma “horizontalidade dialógica” (Lima & Silva, 2011) ou possibilita a prefiguração de uma sociedade que se auto-produz e auto-administra (Juris, 2008). O que notamos é a existência de uma estrutura transversal singular, produto da superação dialética da horizontalidade e verticalidade. Como veremos nas próximas linhas, nessa estrutura, os sujeitos têm posições claras e a coexistência entre competição e solidariedade é regra.

### ***Hierarquia, solidariedade e competição mediadas por redes sociais***

“Aqui só tem jogador caro” foi a frase escolhida por Vinícius para legendar a foto de um almoço de confraternização ocorrido em janeiro de 2023, no bairro de Botafogo, na Zona Sul carioca. Na imagem, oito homens sorridentes em torno de uma longa mesa de plástico, chaves de automóveis e celulares ao lado dos pratos vazios ao fim da refeição. Todos os rostos eram familiares aos pesquisadores, posto que àquela altura já estávamos acostumados a vê-los no



feed do Instagram e, no caso de alguns deles, também em vídeos no YouTube. A referência tomada de empréstimo por Vinícius do universo do futebol para nomear uma elite de jogadores que recebem salários milionários de seus clubes faz par com outras expressões que sinalizam o prestígio de alguns motoristas naquele universo empírico, tais como “feras”, “brabos”, “mestres”, “patente alta”. É justamente o reconhecimento, pelos pares, da posição elevada que ocupam no grupo que concede a esses motoristas a possibilidade de oferecer mentorias e exercer outras atividades que transformam os colegas em mercado consumidor potencial. Com efeito, na literatura sobre trabalhadores digitais identificamos um conceito que nos ajuda a entender essa posição de destaque entre os motoristas. É o que Soriano e Panaglian (2019) chamam de “*skill makers*”: uma categoria analítica que se aplica a uma elite de trabalhadores que se tornou bem-sucedida num determinado campo de atuação profissional e, posteriormente, passou a realizar trabalho de treinamento de outros trabalhadores.

O mais importante marcador de distinção entre os motoristas são os ganhos junto aos aplicativos das empresas de transporte. Eventualmente, o consumo de bens e serviços<sup>10</sup> cumpria o papel de sinalizar a capacidade de certos motoristas de “fazer dinheiro”. Por vezes, os motoristas tam-

bém acionavam as categorias formuladas pelas próprias plataformas de transporte (tais como os títulos Motorista Diamante ou Uber Black) como signo de distinção. Mas, não por acaso, no cotidiano da pesquisa, nos deparávamos diariamente com dezenas, talvez centenas de posts que exibiam a captura das telas com os valores dos ganhos com as corridas realizadas por meio da Uber e da 99. Essas imagens, às quais nossos interlocutores se referiam simplesmente como prints, funcionariam como provas da suposta capacidade de certos motoristas “fazer dinheiro” ou “fazer papel”. Essa capacidade estaria ligada a dois aspectos fundamentais. O primeiro aspecto diz respeito à habilidade de determinados motoristas de compreender e (ou mesmo burlar, em alguns casos) os aplicativos das empresas de transporte e operá-las com eficiência. Era isso que nossos interlocutores sintetizavam com a expressão “estratégia”, categoria nativa que indicava a ideia vastamente disseminada no campo de que “para ganhar dinheiro é preciso saber trabalhar”. O segundo aspecto coloca em jogo a dinâmica da relação simbólica entre a persistência e a desistência, já muito bem analisada por Carriço (2016) em sua tese sobre o trabalho em padarias. Assim como no contexto etnográfico analisado por esse autor, os motoristas operam valorização do esforço individual diante dos obstáculos

---

<sup>10</sup> Nesse sentido, modelo e ano do automóvel eram marcadores evidentes de distinção. Além disso, aquisições de bens e serviços (presentes dados aos filhos ou viagens, por exemplo) cumpriam este papel.

encontrados no cotidiano do trabalho.

Tanto as “estratégias” para lidar com os algoritmos opacos de plataformas como a Uber e a 99 quanto o suporte emocional (e por vezes material) para tolerar as longas jornadas e riscos<sup>11</sup> implicados no trabalho circulam nas redes sociais digitais cotidianamente, contribuindo para irrigar o volume massivo de conteúdo que diariamente passa pela infraestrutura das redes para, ao fim e ao cabo, ser capitalizado por grandes corporações por trás das mídias sociais, tais como a Meta (conglomerado que gerencia o Facebook, o Instagram e o WhatsApp) e a Alphabet Inc. (proprietária do YouTube). E, se dentro dessa nova lógica de mercado, parte do trabalho realizado online é convertida em rendimentos para os motoristas que ocupam posição de destaque na hierarquia dos trabalhadores, a maior parcela de nossos interlocutores parecia utilizar as redes sociais por outras razões. Por um lado, por meio das redes, os motoristas tinham acesso a informações que, ao menos supostamente, aumentariam suas chances de obter ganhos financeiros como motoristas de aplicativo<sup>12</sup>. Igualmente importante, nossos interlocutores consistentemente chamavam nossa atenção para o papel que

cumprem as plataformas de redes sociais em produzir laços de solidariedade entre os motoristas.

Lucas, residente na Baixada Fluminense de 26 anos de idade que transporta passageiros há três anos, falou com eloquência sobre a socialização com outros motoristas. Na entrevista que concedeu disse fazer parte de quatro grupos de WhatsApp, pois ali “a gente vai se ajudando, passa algum informe da cidade, engarrafamento. . .”.

Sobre a relação com um motorista que se enquadra na categoria de skill maker já apresentada nesta seção, o discurso de Lucas demonstra como as relações iniciadas por intermédio das redes sociais se espalham para a “pista”, além de indicar como as organizações de trabalhadores cumprem a função de produzir um imaginário de sucesso e mobilidade aos motoristas:

*Eu aprendi com ele, ele é meu professor, ele é meu teacher [risos] . . . Eu conheci ele no Instagram, né? Aí eu via que ele fazia valores assim surreais, entendeu? Por exemplo, em 24 horas rodadas o cara fazia mil reais bruto, entendeu? Aí eu falei, pô, se ele faz, eu também faço! Aí comecei a chamar ele no direct, trocamos contato... Aí ele me colocou no grupo [de WhatsApp] dele . . . Então é um incentivando o outro o tempo todo. E que que a gente faz? Tá no mesmo*

45

<sup>11</sup> Entre os riscos envolvidos no trabalho como motoristas de aplicativos, os assaltos eram os que apareciam com maior recorrência. Com efeito, era raro no trabalho de campo se deparar com motoristas que jamais tinham enfrentado situações de assalto, muitas das quais incorriam em prejuízos financeiros muito significativos ou ainda situações de violência que deixavam marcas (físicas e psicológicas) importantes.

<sup>12</sup> Cabe ressaltar que, no campo de pesquisa, inúmeros trabalhadores disseram ser não só possível, mas extremamente comum, que um motorista tenha prejuízos apesar de trabalhar muito. Embora as demonstrações de insatisfação com as taxas aplicadas pelas plataformas sejam frequentes, para a maior parte dos motoristas ouvidos por nós cabe ao indivíduo buscar os meios de “aprender a ganhar dinheiro”, em lugar de ter prejuízo, ou “trocar papel” (essa última expressão significando zerar a conta).

*horário, por exemplo, quando a gente roda à noite, tipo entre meia-noite e uma hora da manhã... a gente para lá, a gente troca ideia, a gente conversa, a gente resenha um pouco também, né? Que é legal ter essa amizade, é mais pela amizade.*

Ainda sobre as interações que passam pelas redes sociais e sobre as redes de sociabilidade que ali se formam, vale a pena mencionar a conversa informal com um motorista que afirmava que seus turnos de trabalho raramente duravam menos de doze horas. Diante da reação da pesquisadora-passageira que perguntava a respeito do cansaço e dos riscos de se envolver em acidentes, o motorista relativizou, observando que, uma vez que as doze horas não eram inteiras passadas ao volante, a jornada não era tão exaustiva quanto poderia parecer. Segundo indicava em seu depoimento, a posse de um aparelho celular conectado à internet era o que borrava as fronteiras entre trabalho e lazer, mesmo nos períodos em que o motorista se encontrava à espera de corridas. Fazendo alusão a um emprego anterior no comércio, ele contou que podia jogar conversa fora no WhatsApp, se informar e assistir a vídeos pelo YouTube, algo que outros postos de trabalho não

permitiriam. Isso faria com que as longas horas de trabalho se tornassem “mais leve”, para recuperar uma expressão utilizada pelo motorista.

De fato, observando o dia-a-dia nas redes e nas ruas da cidade, ficava evidente que ao menos uma parcela dos motoristas de aplicativo usava o smartphone para passar o tempo, além de criar e manter laços de amizade com colegas de profissão. A intensidade com que nossos interlocutores de pesquisa postavam sobre sua rotina nas redes nos pareceu, num primeiro momento, surpreendente: mesmo com acesso apenas a uma parcela das atividades online dos trabalhadores<sup>13</sup>, podíamos acompanhar desde o momento que eles começavam e paravam de dirigir<sup>14</sup>, as pausas para lanches e refeições<sup>15</sup> e, nos raros dias de folga e nas datas festivas, também os registros do ambiente doméstico e familiar. Além disso, muito frequente nas redes, em especial no Instagram, eram os registros da manutenção dos automóveis: troca de óleo ou de peças e paradas para abastecer ou lavar o carro, por exemplo, eram exibidas pelos donos ou arrendatários do automóvel.

Mais do que sociabilidade, porém, para

<sup>13</sup> Uma vez que optamos por não integrar grupos de WhatsApp ou Telegram.

<sup>14</sup> Diversos motoristas que acompanhamos tinham por hábito anunciar no Instagram o início e o encerramento do expediente, usando o recurso de relógio dos stories para exibir os horários.

<sup>15</sup> Incluindo as quantinhas consumidas dentro do carro, a indicação de PFs em diferentes regiões da cidade, o café e, importante sinalizador das condições de trabalho dos motoristas, muito frequentemente era registrado o consumo de energéticos, bebidas com elevado teor de cafeína.

compreender os vínculos que se estabelecem via redes sociais, é fundamental observar a formação de redes de apoio mútuo e proteção entre motoristas. Ao longo dos meses de pesquisa de campo, não foram poucas as intercorrências que testemunhamos: acidentes de trânsito, assaltos, panes diversas ou mesmo problemas de saúde que impediam os motoristas de trabalhar e, portanto, os privavam de seu meio de subsistência. Em situações assim, os relacionamentos iniciados e nutridos por meio das mídias sociais serviam como suporte tanto material quanto emocional. Um exemplo disso foi uma situação em que um dos motoristas do Heavy Drivers se envolveu em um acidente de trânsito em uma região considerada perigosa, e, liderado por Samuel, um grupo de mais de uma dezena de motoristas se dirigiu ao local em poucos minutos a fim de prestar auxílio. Com efeito, as demonstrações de solidariedade que testemunhamos ou de que tivemos notícia ao longo da pesquisa foram tão numerosas quanto variadas. Elas incluíam alertas sobre regiões da cidade em que o trânsito estava particularmente engarrafado, trocas de experiência em relação ao funcionamento opaco dos aplicativos de transporte, dicas de estabelecimentos comerciais (mecânicos, lanchonetes,

postos de gasolina). Em certos casos, as redes sociais eram usadas para o socorro de motoristas em apuros financeiros. Foi o que vimos ocorrer, por exemplo, no caso de um motorista que, após um assalto, foi ajudado pelos pares por meio de uma “vaquinha” amplamente divulgada pelo Instagram. Assistimos ainda ao caso de um motorista que rifou um relógio para financiar o conserto de seu carro avariado em um acidente de trânsito. Se reconhecidos como pertencentes a um grupo, a exemplo do Heavy Drivers, então a rede de solidariedade parecia mais coesa, portando, inclusive, sinais diacríticos de tal pertencimento. É o que estava em jogo na exibição dos adesivos com as logomarcas dos grupos<sup>16</sup>.

Mas, se verificamos a criação e manutenção de laços de solidariedade entre motoristas, também constatamos que as plataformas de redes sociais animam formas acirradas de competição. Embora mais velada do que a solidariedade, a competição se revelou, em especial, nas entrevistas, quando os motoristas conversavam em particular com os pesquisadores, por meio da fofoca, que, como muito bem analisaram Elias e Scotson (1994), expõe crenças e normas coletivas, cumprindo a função de demarcar pertencimentos, reforçar e questionar posições hierár-

---

<sup>16</sup> Os adesivos são numerados e alguns recebem a inscrição “VIP”, indicando uma preocupação com a singularidade e o estabelecimento de uma hierarquia também entre os integrantes do grupo, que pode seguir o critério de ordem de adesão.

quicas, avaliar ou censurar a operação de determinados grupos e a postura de seus respectivos líderes. Isso nos pareceu evidente, por exemplo, na fala de um entrevistado que reprovava a atitude de um colega que teria comprado seguidores no Instagram. O trabalho de campo online também revelou pontualmente tensões entre os motoristas, sendo a “treta” a categoria êmica utilizada para se referir à competição, algumas vezes acompanhada de hostilidade entre os pares.

### ***Formas de organização alternativas entre motoristas de aplicativo***

Se, conforme argumentamos neste artigo, o uso intensivo de redes sociais por motoristas fez emergir novas hierarquias, modalidades de solidariedade e competição, também nos questionávamos sobre padrões de funcionamento dessas formas alternativas de organização dos motoristas de aplicativo. Buscando inspiração no clássico trabalho da antropologia sobre as instituições políticas nuer (Evans-Pritchard, 1987), apresentamos, a seguir, um esboço dos princípios que estruturam as relações entre motoristas de aplicativo cujo trabalho “na pista” é combinado com atividades nas mídias sociais.

Nesse sentido, o primeiro aspecto que destacamos é a porosidade de grupos como o Heavy Drivers. Fazer parte de um desses grupos não implicava, em absoluto, o pertencimento exclusivo a um só coletivo. Pelo contrário, nos deparamos ao longo do trabalho de campo com diversos motoris-

tas que sinalizavam pertencimento simultâneo a múltiplos grupos, sem que isso implicasse necessariamente constrangimentos. Vale sublinhar, aliás, que vários dos líderes dos grupos que observamos interagiam entre si diariamente pelas redes, além de inúmeras vezes se unirem em projetos comuns, tais como lives, podcasts e eventos voltados a motoristas, com organização e participação conjuntas.

Outra característica digna de nota diz respeito à variedade dos grupos, em termos de formato e alcance. Alguns deles, a exemplo daquele que escolhemos descrever com mais detalhes neste artigo, possuem maior alcance, coexistindo em diversas plataformas de redes sociais, gerando rendimentos a seu fundador e sendo reconhecidos inclusive por motoristas que não se consideram membros. Outros grupos, de menor alcance, frequentemente existem apenas no WhatsApp, o que não quer dizer, contudo, que não reproduzam o senso de identidade e pertencimento dos grupos maiores.

De todo modo, independentemente do tamanho e alcance dos grupos de motoristas cujo vínculo é produzido e mantido por intermédio das redes sociais, parece prevalecer nos grupos a existência do que Bourdieu (2012) chamou de campo. O conceito de campo cumpre a função de pensar no sistema de organização dos grupos de trabalhadores que conformam nosso objeto de estudo por seu caráter fragmentado, mas também pelas relações de poder existentes dentro do campo. Tratam-se, afinal, de organizações independentes en-



tre si, com seus próprios códigos e normas de funcionamento, determinados por seus fundadores<sup>17</sup>. O modo como os membros do grupo interagem resulta, em grande medida, das decisões tomadas por seus líderes que estimulam ou desencorajam determinados comportamentos. Também são centralizadas as deliberações de uso das logomarcas que estampam adesivos e demais recursos que marcam o pertencimento dos integrantes dos grupos, assim como cabe aos líderes dos grupos decidir sobre o direito de explorar comercialmente as marcas que criaram.

Além disso, a fragmentação das redes de trabalhadores em estruturas independentes as torna dinâmicas e adaptáveis, cabendo a seus líderes distribuir privilégios no interior do grupo e reorganizar seu funcionamento, já que eles detêm o poder de decisão e a última palavra. Como figuras de autoridade sobre determinado campo, os líderes reúnem em torno de si trabalhadores que têm com ele certas obrigações. Assim, interagir com as postagens nas redes sociais e divulgar depoimentos sobre aprendizados (de preferência, indicando um incremento de remuneração ligado a seu pertencimento ao grupo) são algumas das ações esperadas. Os líderes dos grupos, por sua vez, também têm obrigações com os integrantes, notada-

mente as de cuidado, seja respondendo a dúvidas, fornecendo conselhos e recomendações, ou coordenando ações de resposta diante de emergências.

## **Considerações finais**

Neste artigo, focalizamos dinâmicas de competição e solidariedade entre motoristas que atuam na região metropolitana do Rio de Janeiro cujo trabalho é mediado por aplicativos. Baseados em dados de uma pesquisa que combina observação etnográfica, realização de entrevistas em profundidade e grupos focais, procuramos compreender os usos de aplicativos de redes sociais por parte dos trabalhadores, e seus efeitos sobre o modo como se organizam. Os dados da pesquisa apontam para a emergência de formas alternativas de organização dos trabalhadores cuja estrutura e conteúdo rompem com a tradição de movimentos trabalhistas já registrados pela historiografia.

Ainda que tenhamos, como diversos autores citados neste artigo, identificado em nossa pesquisa o papel privilegiado das redes sociais em criar relações de solidariedade entre trabalhadores, nossos dados empíricos também apontam nelas uma dimensão hiperindividualizante que

---

<sup>16</sup> Operando uma distinção em relação a organizações similares àquela que fundou, Samuel enfatizou em entrevista concedida ao pesquisador que seu grupo no WhatsApp era “muito organizado, ao contrário da maioria”. Segundo ele, no grupo do Heavy Driver era interditado certos tipos de conteúdo, como mensagens de teor pornográfico e humorístico. Já Natan, motorista de aplicativos há dois anos e residente da Baixada Fluminense, contou à pesquisadora que o grupo ao qual pertencia pregava “disciplina militar” e seu líder cobrava dele um número de horas mínimas trabalhadas como prerequisite para participação.

acompanha a arquitetura das redes observadas. É isso, a nosso ver, que revelam trajetórias como as de Samuel que, ao construir para si uma posição de liderança no grupo que formou em torno de si, organiza fluxos de cooperação, ao mesmo tempo que obtém para si uma série de vantagens materiais e simbólicas.

Ao longo da pesquisa, procuramos entender de que maneira as formas alternativas de organização dos trabalhadores descritas neste artigo estão relacionadas com a articulação de ações coletivas. Um dos diálogos entre pesquisadores e motoristas ocorrido durante a realização de um grupo focal nos forneceu pistas nessa direção. Na ocasião, quando perguntados sobre uma paralisação de motoristas algumas semanas antes, todos os participantes demonstraram ter conhecimento da ação e, de forma consensual, legitimaram a paralisação. “Quem organizou a paralisação?”, questionamos. Mais uma vez, a resposta para a pergunta foi homogênea: nenhum dos participantes sabia responder ao certo, embora todos tivessem afirmado que tomariam conhecimento pelo WhatsApp.

Se as respostas de nossos interlocutores de pesquisa não nos permitiam tirar conclusões definitivas sobre as consequências da popularização das redes sociais

para as ações coletivas, elas pareciam evidenciar, contudo, que os grupos formados nas redes produziram um elemento fundamental para qualquer forma de mobilização, a saber, a confiança entre os membros. Ao mesmo tempo, cabe ressaltar, as interações criaram formas de desconfiança expressas, por exemplo, nas acusações dirigidas a motoristas que organizavam atos políticos, supostamente com a motivação oculta de “ganhar visibilidade nas redes”.

Embora os dados da pesquisa indiquem que o uso de múltiplas plataformas digitais de redes sociais ajuda a moldar as visões de mundo, experiências e percepções políticas dos trabalhadores que integram o universo de pesquisa, nos concentramos aqui em descrever as formas de organização emergentes. Ainda que não sejamos capazes de estimar com precisão o alcance do uso das redes sociais pela vasta mão-de-obra ocupada no setor de transporte de passageiros no Rio de Janeiro, nossos dados sugerem que esses trabalhadores fazem um uso intensivo delas. Um possível desdobramento do artigo, portanto, seria a realização de pesquisas quantitativas, a fim de medir o alcance das organizações que descrevemos no universo mais amplo dos motoristas cujo trabalho é mediado por aplicativos.



## Referências Bibliográficas

- Abilio, L. C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, 18(3), 1-11. <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>
- Abilio, L. C., Grohmann, R., & Weiss, H. C. (2021). Struggles of delivery workers in Brazil: Working conditions and collective organization during the pandemic. *Journal of Labor and Society*, 24(4), 598-616. <https://doi.org/10.1163/24714607-bja10012>
- Antunes, R. (Org.). (2020). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. Boitempo.
- Anwar, M. A., & Graham, M. (2020). Hidden transcripts of the gig economy: Labour agency and the new art of resistance among African gig workers. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 52(7), 1269-1291. <https://doi.org/10.1177/0308518X19894584>
- Bessa, A. C. (2021). O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. *Movimentação*, 8(14), 24-43. <https://doi.org/10.30612/mvt.v8i14.14406>
- Boerman, S. C. (2020) The effects of the standardized instagram disclosure for micro- and meso-influencers. *Computers in Human Behavior*, 103, 199-207. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2019.09.015>
- Boito Júnior, A. (1999). *Política neoliberal e sindicalismo no Brasil*. Xamã.
- Bourdieu, P. (2012). *O poder simbólico* (16 ed.). Bertrand Brasil.
- Braga, R. (2015). *A pulsão plebeia: trabalho, precariedade e rebeliões sociais*. Alameda.
- Braga, R., & SILVA, D. (2022). Os sentidos do uberismo: Trabalho plataformizado, informalidade e formas de resistência na cidade de São Paulo. *Política & Trabalho*, (56), 118-135.
- Braz, M. V. (2021). Heteromação e microtrabalho no Brasil. *Sociologias*, 23(57), 134-172. <https://doi.org/10.1590/15174522-111017>
- Bulut, E., & YEŞİLYURT, A. (2023). Delivery workers' visibility struggles: Weapons of the gig, (extra)ordinary social media, and strikes. *Convergence*, 30(1). <https://doi.org/10.1177/13548565231188415>
- Cant, C. (2020). *Riding for Deliveroo: Resistance in the new economy*. Polity.
- Cardoso, A. M. (2003). *A década neoliberal e a crise dos sindicatos no Brasil* (1a ed.). Boitempo Editorial (Coleção Mundo do Trabalho).
- Carriço, A. (2016). *Chapa quente: Perspectivas etnográficas sobre o trabalho em padarias* [Tese de doutorado, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro].
- Chan, N. K. (2019) "Becoming an expert in driving for Uber": Uber driver/bloggers' performance of expertise and self-presentation on YouTube. *New Media & Society*, 21(9), 2048-2067. <https://doi.org/10.1177/1461444819837736>
- Cini, L., Maccarrone, V., & Tassinari, A. (2022). With or without U(nions)? Understanding the diversity of gig workers' organizing practices in Italy and the UK. *European Journal of Industrial Relations*, 28(3), 341-362. <https://doi.org/10.1177/09596801211052531>
- Dagnino, E. (2004). Construção democrática, neoliberalismo e participação: Os dilemas da confluência perversa. *Política e Sociedade*, 3(5), 139-164.
- Desgranges, N., & Ribeiro, W. (2021). Narrativas em rede: O Breque dos Apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. *Movimentação*, 8(14), 189-208. <https://doi.org/10.30612/mvt.v8i14.15024>
- Dias, E. (1962). *História das Lutas Sociais no Brasil*. Edaglit.
- Domingues, J. M. (2002). Gerações, modernidade e subjetividade coletiva. *Tempo Social*, 14(1), 67-89. <https://doi.org/10.1590/S0103-20702002000100004>
- Domingues, J. M. (2017). Subjetividad colectiva: Un concepto, una teoría. *Cuadernos de Teoría Social*, 3(6), 38-48. <https://doi.org/10.32995/0719-64232017v3n6-51>
- Durkheim, É. (1999). *Da divisão do trabalho social* (2a ed.). Martins Fontes.
- Elias, N., & Scotson, J. L. (1994). *The established and the outsiders: A so-*

*biological enquiry into community problems* (2a ed.). Sage. <https://doi.org/10.4135/9781446222126>

- Evans-Pritchard, E. E. (1987). *The Nuer: A description of the modes of livelihood and political institutions of a Nilotic people*. Oxford University Press.
- Grohmann, R. (2021). Trabalho digital: O papel organizador da comunicação. *Comunicação Mídia e Consumo*, 18(51), 166-185.
- Guedes, S. L. (1997). *Jogo de corpo: Um estudo de construção social de trabalhadores*. Editora da Universidade Federal Fluminense.
- Helmond, A. (2015). The Platformization of the web: Making web data platform ready. *Social Media + Society*, 1(2), 1-11. <https://doi.org/10.1177/2056305115603080>
- Howcroft, D., & Bergvall-Kårborn, B. (2019). A typology of crowdwork platforms. *Work, Employment and Society*, 33(1), 21-38. <https://doi.org/10.1177/0950017018760136>
- Huws, U. (2019). *Labour in contemporary capitalism: What next?* Palgrave Macmillan
- Juris, J. S. (2008). *Networking futures: The movements against corporate globalization*. Duke University Press.
- Komlosy, A. (2018). *Work: The last 1,000 years*. Verso.
- Lima, I. B., & Silva, N. F. (2011). Segmentação, esfera pública virtual e horizontalidade dialógica da comunicação nas redes sociais. *Revista Fragmentos de Cultura*, 20(2), 191-206.
- Luna, N. T. C., & Oliveira, A. S. M. (2022). Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade. *Revista Katálisis*, 25(1), 73-82. <https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82588>
- Maffie, M. D. (2020). The role of digital communities in organizing gig workers. *Industrial Relations*, 59(1), 123-149. <https://doi.org/10.1111/irel.12251>
- Marins, C. T. (2018). *Entre palcos e flashes: Reflexão etnográfica sobre trabalho, construção de reputação e circuitos de consagração de fotógrafos de casamento*. [Tese de doutorado, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense].
- Marins, C. T. (2020). Internet e trabalho de campo antropológico: Dois relatos etnográficos. *Ponto Urbe*, 27. <https://doi.org/10.4000/pontourbe.9067>
- Marx, K. (2013). *O capital: crítica da economia política: O processo de produção do capital* (31a ed., vol. 1). Civilização Brasileira.
- Nowak, J., & Santana, M. (2022) Social media and collective action in Brazil: The experience of truck drivers and delivery workers. *Socialism and Democracy*, 36(1-2), 116-136. <https://doi.org/10.1080/08854300.2023.2201996>
- Piaia, V., Matos, E., Almeida, S., Dienstbach, D., & Barboza, P. (2021) "Breque dos apps": Uma análise temporal de comunidades e influenciadores no debate público online no Twitter. *Comunicação e sociedade*, 39, 57-81. [https://doi.org/10.17231/comsoc.39\(2021\).2855](https://doi.org/10.17231/comsoc.39(2021).2855)
- Recuero, R. (2017). *Introdução à análise de redes sociais online*. Edufba.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland: How algorithms are rewriting the rules of work*. University of California Press.
- Sader, E. (1988). *Quando novos personagens entraram em cena: Experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80*. Paz e Terra.
- Santos, J. J., Kerber, G. B., & Rissi, V. (2022). "Estamos sendo submetidos a uma escravidão disfarçada": Análise de relatos de motoristas de aplicativo à luz da psicodinâmica do trabalho. *PSI UNISC*, 6(2), 107-123. <https://doi.org/10.17058/psiunisc.v6i2.17330>
- Soriano, C. R. R., & Cabañes, J. V. A. (2020). Entrepreneurial solidarities: Social media collectives and Filipino digital platform workers. *Social Media + Society*, 6(2), 1-11. <https://doi.org/10.1177/2056305120926484>
- Soriano, C. R. R., & Panaligan, J. H. C. (2019, 6 de maio). Skill-makers in the platform economy: Transacting digital labour. *MediArXiv*. <https://doi.org/10.33767/osf.io/z4wun>
- Standing, G. (2014). *The precariat: the new dangerous class*. Bloomsbury.



- Vallas, S., & Schor, J. B. (2020). What do platforms do? Understanding the gig economy. *Annual Review of Sociology*, 46(1), 273-294. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054857>
- van Dijck, J., & Poell, T. (2013) Understanding Social Media Logic. *Media and Communication*, 1(1), 2-14. <https://doi.org/10.12924/mac2013.01010002>
- vanDijck, J., & Poell, T. (2018). Socialmedia platforms and education. In J. Burgess, A. Marwick, & T. Poell, *The SAGE handbook of social media* (pp. 579–591). Sage. <https://doi.org/10.4135/9781473984066>
- Weber, F. (2009). *Le travail à-côté: une ethnographie des perceptions*. Éditions de l'Ecole des hautes études en sciences sociales).
- Weber, M. (2004). *A ética protestante e o "espírito" do capitalismo*. Companhia das Letras.
- Wells, K. J., Attoh, K., & Cullen, D. (2021). "Just-in-place" labor: Driver organizing in the Uber workplace. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(2), 315-331. <https://doi.org/10.1177/0308518X20949266>
- Werneck Vianna, L. (1999). *Liberalismo e sindicato no Brasil* (4a ed.). Editora UFMG.
- Woodcock, J. (2021). *The fight against platform capitalism: An inquiry into the global struggles of the gig economy*. University of Westminster Press.
- Yu, Z., Treré, E., & Bonini, T. (2022). The emergence of algorithmic solidarity: Unveiling mutual aid practices and resistance among Chinese delivery workers. *Media International Australia*, 183(1), 107-123. <https://doi.org/10.1177/1329878X221074793>