

Título: Aplicativo de corrida, Instagram e WhatsApp: As infraestruturas que mobilizam antropólogo/as e motoristas¹

Aluno: Álvaro Prado Aguiar Tavares (UFPE)

Palavras-chave: infraestrutura; uberização; redes sociais

Introdução

Neste trabalho pretendo oferecer reflexões a partir de minhas experiências etnográficas com motoristas de Uber que circulam pela região metropolitana de Recife², bem como com as infraestruturas que (n)os interpelam. Assim, além daquelas que mediam os movimentos desses motorista através do espaço urbano, de modo a conduzi-los aos bairros nobres ao mesmo tempo que os mantêm afastado dos mais violentos e/ou de difícil acesso, são também fundamentais aquelas infraestruturas que permitem ao antropólogo ter interlocução com um grupo de trabalhadores que tem poucos momentos a se dedicar aos interesses de um pesquisador/a. Nesse sentido, somados aos requisitos de distanciamento social impostos pela pandemia de Covid-19, infraestruturas como WhatsApp e Instagram permitem que antropólogas e antropólogos possam ter acesso às racionalidades sociais, as lógicas de movimentação e as precariedades que constituem o ir e vir desses sujeitos, mesmo que condicionadas às quedas operacionais (GRAHAM, 2009) típicas de tais infraestruturas de comunicação.

Foi o que mostrou minha experiência de campo com o motorista de aplicativo Thiago, presidente da Associação de motoristas e motofretistas de Pernambuco (AMAPE). No estado de Pernambuco, esta associação tem uma presença pública relevante no suporte, organização e mobilização dos trabalhadores de aplicativo, tendo Thiago como sua figura de maior expressão. Assim, com cerca de 17.000 seguidores em seu Instagram, ele é um figura central para que os motoristas possam ter acesso aos mais variados benefícios concedidos pela AMAPE, que vão desde descontos em oficinas até acompanhamento psiquiátrico gratuito. Tão importante quanto isso é a capacidade de Thiago em mobilizar, através de seu Instagram, os motoristas em torno de reivindicações que envolvem a luta por maiores repasses por viagem realizada ou a exigência de novas funcionalidades nos aplicativos de corrida, capazes de garantir maior

¹ Trabalho apresentado na 33^a Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022.

² Realizadas durante minha pesquisa de mestrado

segurança aos motoristas em seu ir e vir pelos longos trânsitos da região metropolitana de Recife.

Além de evidenciar a infraestrutura do Instagram como algo que me permitiu encontrar Thiago enquanto ator estratégico para os motoristas de aplicativo em Pernambuco, pretendo também demonstrar seu entrelaçamento etnográfico com uma outra infraestrutura de comunicação, o Whatsapp. Aqui, as quedas desta infraestrutura (ibid, 2009), imanentes ao seu próprio funcionamento, aliadas às dificuldades que Thiago teve em conciliar suas obrigações enquanto motorista com as curiosidades do antropólogo que escreve estas linhas, me permitiram trazer questões metodológicas centrais para os pesquisadores que desejam pesquisar com este grupo de trabalhadores. Uma delas é a capacidade que uma etnografia das infraestruturas sobre o tema da uberização tem em ajudar a superar a cisão moderna entre, de um lado, o mundo da corporeidade física e de suas materialidades e, de outro, o das ideologias e de seus símbolos (LATOUR, 2012). Portanto, pretendo defender que menos do que um indivíduo separado das infraestruturas que o interpelam, Thiago é resultado de um híbrido (ibid, 2012) formado por ruas, regiões de difícil acesso, instagram, antropólogo, WhatsApp e as formas com as quais o próprio Thiago compreende sua situação laboral.

Instagram e áudios de WhatsApp: As histórias de vida contadas através dos sons urbanos e das quedas da infraestrutura

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

Este link me levou ao aplicativo Instagram, inicialmente criado para que amigos e familiares compartilhassem entre si fotografias de viagens, reuniões de família, além de ocasiões especiais como festas, bailes de formatura e casamentos, quando foi lançado em 2010. No entanto, como afirma o atual CEO da empresa, Adam Mosseri (RAMOS, 2021), à medida que o aplicativo foi ganhando a adesão de mais usuários, ele deixou de ser apenas uma agregador de fotografias de usuários que as compartilhavam com seus

demais seguidores, para assumir novas funcionalidades como o stories (função em que os usuários podem compartilhar pequenos vídeos de até 60 segundos, na parte de cima do aplicativo) ou as lives (função na qual os usuários da plataforma ficam ao vivo perante seus usuários). Segundo afirma seu CEO, estas alterações vieram como maneira de potencializar o alcance da progressiva mudança dos usos que os usuários (sendo estes indivíduos, mas também empresas, associações, instituições de estado, sindicatos, partidos políticos) faziam da plataforma, já que ela começou a ser encarada não apenas como forma de acompanhar o cotidiano de familiares e amigos, mas como ferramenta para venda de produtos, serviços, compartilhamento de interesses particulares como moda, cinema ou até agitação política. A página da AMAPE se adequa a este último propósito.

De fato, convocação para mobilizações, parcerias da associação com concessionárias e pedido aos seguidores para dizer o que acham acerca de um aumento do preço da gasolina são alguns dos posts feitos pelo Instagram da associação. Neste sentido, à medida que ia perambulando nesta (LEITÃO & GOMES, 2017), notava que boa parte desses posts eram convocados por Thiago, como indica o print 2. Aqui, está reunido postagens que vão do dia 26/08/2021 até o dia 06/11/2021. Dentre os quinze posts feitos pela associação durante este período, seis tinham o protagonismo de Thiago, seja por serem posts diretamente compartilhados do Instagram de meu interlocutor, seja por este último dar recados que eram postados diretamente pela página da AMAPE. Tal recorrência me despertou curiosidade acerca desta figura, que parecia gozar de prestígio perante uma associação responsável por mobilizar e organizar sucessivas paralisações dos trabalhadores de



print 1



print 2

aplicativo ³. Por isso, cliquei em uma das tantas menções ao nome de Thiago no perfil da AMAPE e logo fui adereçado ao seu perfil no instagram.

Aqui, alguns elementos me chamaram atenção. O primeiro deles era a quantidade de seguidores de Thiago, sobretudo quando comparado a página da AMAPE. Assim, enquanto esta última tinha 1.912 seguidores, a página de Thiago tinha 17.600. Além disso, através de sua bio, descobri tanto que ele era presidente da AMAPE quanto que era aluno do RenovaBr, “escola de formação política que prepara pessoas comuns de diversas origens e posicionamentos para renovar a democracia”, como indica a página do Instagram da própria instituição. A associação com o Renova, parecia a mim como a expressão de alguém que queria tornar as arbitrariedades vividas pelos motoristas de aplicativo em um mecanismo de agitação política, o que se comprovou depois que vi, a partir de seus posts no Instagram, que ele também tinha

³ Em uma pesquisa exploratória através do Google, notava que o nome da AMAPE sempre era citado quando a busca por "paralisação de aplicativo" era feita por mim.

sido candidato a vereador em 2020 pelo partido CIDADANIA, com parte de sua pauta de campanha sendo adereçada as necessidades concretas dos motoristas de Uber, como indica o print 3. Além disso, a ampla repercussão de seus posts que pode ser verificada pela quantidade de seus seguidores e pela frequência com a qual estes repostavam os posts de Thiago, ou até pela menção de Thiago em posts de outros usuários quando falavam em algo referente aos motoristas (Thiago faz questão de compartilhar em seu perfil o compartilhamento que outros perfis faziam de seus posts, como indica o print 1) mostrava a mim que as interações possíveis de serem rastreadas a partir de seu Instagram poderiam me fornecer um amplo material etnográfico.

No entanto, a riqueza desse material só foi por mim tematizada quando percebi que uma outra infraestrutura não iria exatamente me fornecer o mínimo de subsídio para compreender como este interlocutor forma seus saberes sobre a cidade de Recife. Isso porque, encarei inicialmente o Instagram apenas como uma forma de chegar a um espaço individualizado de interlocução como aplicativo de troca de mensagens, WhatsApp. De fato, como seu contato nesse aplicativo não pode ser acessado por vias públicas (fiz questão de checar tanto na página da AMAPE quanto na bio⁴ do perfil de Thiago, se ele não compartilhava o número de seu telefone), presumi que uma vez que conseguisse chegar a este meio, poderia ter em mãos uma infraestrutura mais adequada a construir uma relação duradoura de confiança com o interlocutor do que uma na qual qualquer usuário poderia ter acesso, como é o caso do seu popular Instagram. De fato, pensava que se por sorte conseguisse uma resposta sua perante o amontoado de mensagens que certamente devem chegar a ele através desta última, seria improvável que um diálogo sobre temas mais específicos pudessem decorrer ali ao longo do tempo.

De início, esta impressão pareceu razoável. Isso porque, a primeira mensagem mandada por mim ao seu direct⁵ no Instagram alcançou os dois objetivos por mim esperados: 1. obter uma resposta em um relativo período curto de tempo e 2. conseguir o número de seu WhatsApp para finalmente poder me desvencilhar de um ambiente seguido por outros 17.000 seguidores. Como visto no print 4, para minha surpresa, o primeiro dos objetivos foi alcançado com larga folga, já que sua resposta a minha

⁴ Local no Instagram onde os usuários podem fazer uma descrição sucinta de si mesmos

⁵ Ferramenta que permite a qualquer usuário do Instagram enviar mensagens diretas para algum perfil específico. No entanto, caso o usuário desejar, ele pode restringir a possibilidade de receber essas mensagens apenas àqueles seguidores seguidos por ele próprio, o que não parecia ser o caso de Thiago. De fato, como o leitor irá notar, mesmo Thiago não sendo meu seguidor, eu consegui mandar uma mensagem direta para ele nessa rede social.

mensagem de apresentação veio no mesmo dia⁶. Assim como o segundo, que foi enviado a mim por ele na mensagem subsequente as mensagens mostradas no print 4⁷.

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

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

⁶ Mesmo que a ferramenta no Instagram não deixe registrada, Thiago respondeu minha mensagem no mesmo dia 18 de março em que fiz a pergunta. Afirmo isso porque a plataforma indica, no topo de cada mensagem, quando a mensagem é enviada em um dia diferente daquela que foi primeiramente encaminhada.

⁷ Como nesse diálogo o interlocutor me diz seu número pessoal, optei por não torná-lo público através de minha dissertação.

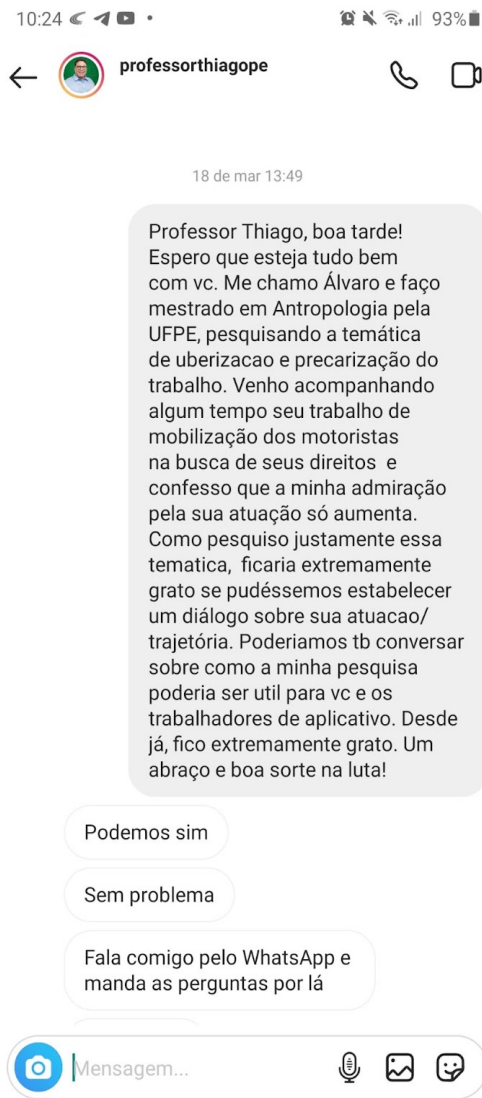


print 3

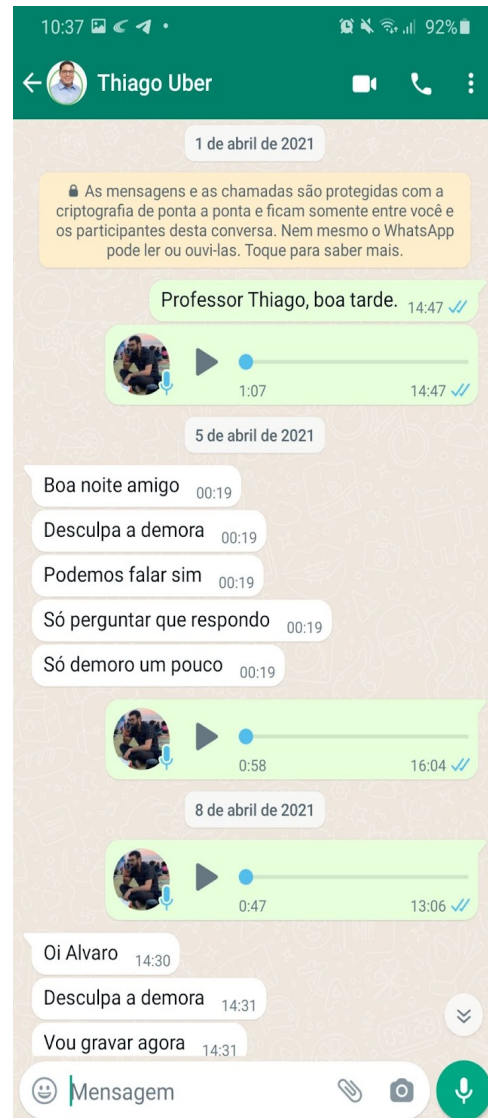
Esta não seria a única resposta que Thiago demoraria a responder. De fato, a exceção era quando as respostas eram enviadas com um prazo menor do que três dias, o que exigiu um permanente esforço de destacar as mensagens por mim enviadas, enviando outras que pudessem destacar estas últimas⁸ e, com isso, fazer com que elas subissem em seu WhatsApp. Foi justamente nesses tipos de mensagens que eu pude ver brechas para identificar em que tipo de situação Thiago respondia minhas perguntas, já que, pelo menos no início de minha interlocução com ele, essas segundas mensagens pareciam deixá-lo constrangido por não ter respondido as primeiras, pressionando-o a respondê-las nos mais variados lugares que estivesse assim que visualizasse. Pude presumir que isto acontecia já que o preenchimento dos dois tracinhos pela cor azul em

⁸ O WhatsApp fornece uma ferramenta ao usuário que o permite buscar mensagens já enviadas, ao mesmo tempo que se envia uma nova logo abaixo desta. Do ponto de vista interlocutivo, isso permite com que temas sejam resgatados, bem como respostas confirmadas ou negadas por aqueles com quem se dialoga.

meu chat com ele (indicativo, para a linguagem do WhatsApp, de que o interlocutor tinha aberto a conversa com a nova mensagem) geralmente vinha acompanhado de suas respostas em áudio.



print 4



print 5

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

barulhos de plástico, presumia que ele respondia a mensagem enquanto fazia uma refeição entre suas viagens.

De fato, a única coisa que podia fazer era uma mera presunção da situação vivida pelo interlocutor.⁹ Isso porque, quando estimulava ele a descrever o lugar que estava (como que solicitando-o uma mini etnografia), a resposta geralmente era sucinta, constando apenas o tipo de local onde estava (lanchonete, restaurante, posto de gasolina). Desse modo, precisei encarar os áudios não apenas como fonte de conteúdo sobre sua rotina, mas também como um rastro sob o qual seria possível mobilizar minhas próprias associações entre som e ambiente e, a partir delas, mapear as potenciais interações de Thiago. Dito de outra forma, o som me permitiu fazer afirmações limitadas e precárias sobre o que achava que Thiago poderia estar fazendo, tendo como base meu próprio histórico acerca do que a singularidade de cada som me remetia em termos de ambientes vividos, bem como qual tipo de interação pode ser desenrolada em cada um desses ambientes.

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

⁹ Em nosso diálogo por WhatsApp, Thiago me enviou ao todo vinte e dois áudios, com durações que vão desde 0:34s à 15:00 min. Em termos brutos, a totalidade de seus áudios chegam a quase quarenta minutos, sem contar as interrupções e períodos de queda.

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

Reunir os vários áudios de Thiago com seus chiados, quedas e interrupções suscitadas pelas suas interações em ambientes físicos e, com isso, construir narrativas etnográficas capazes de me permitir compreender questões centrais para os motoristas do Uber, faz parte deste esforço de trabalhar entre as deficiências de certa infraestrutura. A partir do áudio de 7:34 min no print 6 é possível exemplificar tal construção. Aqui, pergunto a Thiago sobre sua trajetória, profissão pregressa e o que poderia ter acontecido com esta para que ele tenha tomado a escolha de se inscrever na Uber, primeiro aplicativo de viagens em que ele ingressou. De fato, minha experiência pregressa de trabalho com motoristas de Uber desde a graduação me despertava interesse específico nessa questão já que boa parte dos relatos de outros motoristas no que diz respeito ao período anterior à entrada na Uber era caracterizado por certas narrativas em comum: decepção com antigos patrões, frustração com a estrutura hierárquicas de empresas e demissões que aconteciam perante um momento de crise econômica nacional. A resposta de Thiago não divergiu desses pontos. Aqui, o interlocutor fala que trabalha desde os dezesseis anos, quando era estagiário na prefeitura do Recife no núcleo de tecnologia de educação do programa bolsa escola. Para ele, começar a trabalhar tão cedo pode ser explicado pela sua vontade de conseguir independência financeira e de “não depender de ninguém”. Neste sentido, ele afirma que entrou na faculdade, se formou e, por isso, pôde se tornar professor da rede privada, local onde trabalhou nos dez anos que antecederam sua entrada na Uber, de início, como renda secundária e, em seguida, como renda principal. No entanto, sucessivas decepções com o ramo educacional o fizeram desistir dessa área:

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

isso a questão de você ter que ter uma jornada de trabalho. Tem hora pra chegar, hora pra sair, às vezes num tem hora pra sair. Pressão psicológica, assédio moral, falta de reconhecimento.



print 6

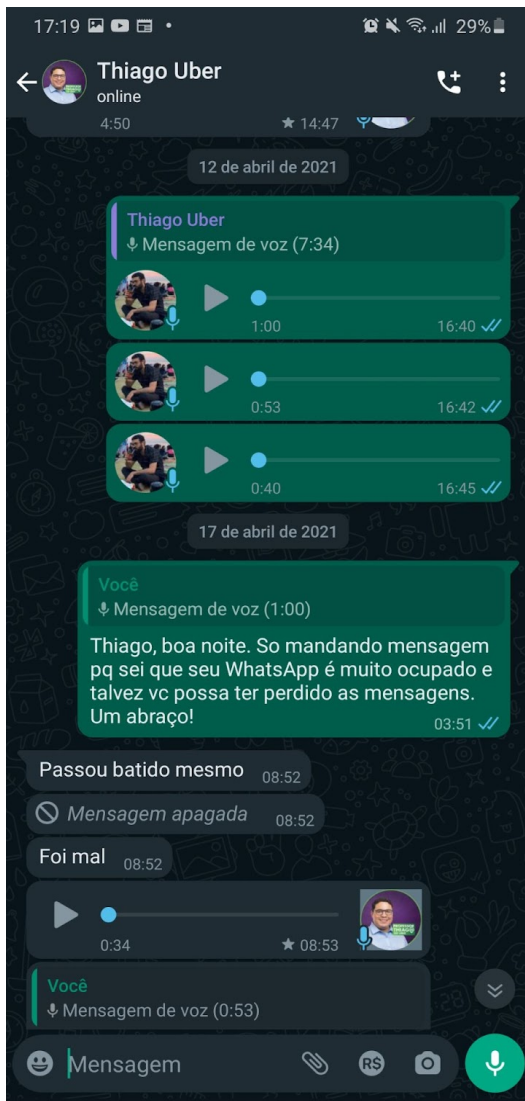
As frustrações com este ramo e sua estrutura hierárquica fizeram Thiago arriscar em um novo setor, ainda incipiente e potencialmente arriscado:

Acabou que os aplicativos chegaram aqui no Recife, né? Na verdade chegou aqui em 2016 a Uber e posteriormente no final de 2017 a 99 e aí quando ela chegou aqui poucas pessoas conheciam. E aí eu decidi arriscar. Ali em meados de Maio de 2016 eu fiz o meu cadastro. A Uber chegou em Março, eu fiz o cadastro em Maio, logo no início onde existia muita perseguição, taxistas quebrando carro, apreensão de veículos por parte da prefeitura, por parte da CTTU e a gente trabalhava escondido. A gente tinha que rodar mais descaracterizado do que a gente já anda, sem nenhum tipo de indicativo de que era motorista de aplicativo porque a pessoa podia ser morto naquela

época, você podia levar um tiro e ficar por isso mesmo porque a perseguição era muito grande e também poderia ter seu carro apreendido com uma multa de quase cinco mil reais. Então, a gente rodava com muito medo naquela época lá atrás e a gente trabalhava com uma preocupação enorme, uma preocupação muito grande mesmo

Tais respostas, no entanto, não estavam dispostas em apenas um dos áudios. Isso porque o primeiro áudio mandado por Thiago que menciona estas questões foi marcado por sucessivos períodos de silêncio (suponho que o interlocutor tenha colocado as mãos no autofalante do celular), que exigiram pedidos meus para o interlocutor repetir alguns das partes ausentes, sobretudo quando tais partes cortavam períodos extensos de seu áudio¹⁰. Neste sentido, para reconstituir as duas falas anteriores tive que reunir pedaços do áudio de 7:34 min do print 6 com pedaços dos áudios de 0:34s, 1:05min e 0:56s, do print 8. Estes três últimos foram motivados pelos meus áudios enviados no dia 12 de Abril (print 7), que buscavam retomar as temáticas daqueles que ele tinha me enviado no print 6, no dia 8 de Abril. Depois de cinco dias sem respostas suas, enviei uma mensagem digitada lembrando da mensagem pregressa que tinha mandado (print 7), onde também constavam pedidos para ele falar novamente as partes que nos áudios do print 6 acabaram ficando silenciadas. Neste sentido, se os três primeiros períodos da primeira das duas citações anteriores foram tiradas do áudio de 7:34 min do print 6, a última oração deste trecho foi tirada do áudio de 0:34s do print 8. Ou ainda, a frase “ali em meados de Maio de 2016 eu fiz o meu cadastro” da segunda das citações anteriores foi captada a partir do áudio de 1:05 min do print 8, a única frase mobilizada de um áudio que não aquele de 7:34 min do print 6 para o caso dessa citação específica.

¹⁰ Como foi o caso do segundo período de silenciamento presente no áudio de 7:34 do print 6, quando fiquei sem escutar 40 segundos da resposta de Thiago.



print 7



print 8

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

Eu comecei trabalhando na prefeitura do Recife como estagiário, com dezessete para dezoito anos e aí depois disso eu fui para a iniciativa privada, passei um tempo e aí depois fui demitido e quando eu fui demitido, eu fiquei chateado, fiquei abusado, fiquei decepcionado, vamos dizer assim e decidi que eu precisava encontrar uma nova forma de trabalho.

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

A etnografia das infraestruturas enquanto formadora de híbridos

O esforço feito acima implica na integração em um mesmo fluxo de ação das dificuldades de circulação de informações (LARKIN, 2013) entre uma variedade de infraestruturas e a subjetividade de Thiago. Tendo como resultante deste esforço um objeto híbrido (LATOURETTE, 2012), estudar com motoristas de Uber também acaba se tornando um estudo das próprias possibilidades infraestruturais de estudar com eles. Desse modo, se pensada criticamente, tal abordagem pode fornecer uma rica possibilidade teórico-metodológica para pesquisar com um grupo fragmentado de trabalhadores, que poucos momentos têm para parar suas movimentadas rotinas e dar atenção a um curioso pesquisador.

Referência bibliográfica

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

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

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

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

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

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