



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, SAÚDE E TECNOLOGIA – CCSST
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA – PPGS
MESTRADO ACADÊMICO EM SOCIOLOGIA

ANA PAULA PINTO PEREIRA

LUTAS POR ESPAÇO E LEGITIMIDADE NA CIDADE:
A inserção dos motoristas de aplicativos no ofício de transportar pessoas na
cidade de Imperatriz/MA

Imperatriz

2022

ANA PAULA PINTO PEREIRA

LUTAS POR ESPAÇO E LEGITIMIDADE NA CIDADE:

A inserção dos motoristas de aplicativos no ofício de transportar pessoas na
cidade de Imperatriz/MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Federal do Maranhão, Campus de Imperatriz, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Linha de Pesquisa: Questões Urbanas e Rurais: Etnia, identidade, alteridades e territorialidades.

Orientador: Prof. Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior.

Imperatriz

2022

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

PEREIRA, Ana Paula Pinto.

Lutas por Espaço e Legitimidade na Cidade : A inserção dos motoristas de aplicativo no ofício de transportar pessoas na cidade de Imperatriz/MA / Ana Paula Pinto PEREIRA. - 2022.

187 f.

Orientador(a): Clodomir Cordeiro Matos Júnior.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Sociologia/ccim, Universidade Federal do Maranhão, Imperatriz, 2022.

1. Cidades. 2. Conflito. 3. Imperatriz. 4. Motoristas por Aplicativo. 5. Transporte. I. Matos Júnior, Clodomir Cordeiro. II. Título.

ANA PAULA PINTO PEREIRA

LUTAS POR ESPAÇO E LEGITIMIDADE NA CIDADE:

A inserção dos motoristas de aplicativos no ofício de transportar pessoas na
cidade de Imperatriz/MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Federal do Maranhão, Campus de Imperatriz, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Aprovada em: 09 / 06 / 2022

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior (Orientador)

Universidade Federal do Maranhão – UFMA/PPGS

Prof. Dr. Thiago Pereira Lima (Membro externo)

Universidade Federal do Maranhão – UFMA/LCH

Prof. Dr. Marcelo Domingos Sampaio Carneiro (Membro interno)

Universidade Federal do Maranhão – UFMA/PPGS

Prof. Dr. Jesus Marmanillo Pereira (Membro interno)

Universidade Federal do Maranhão – UFMA/PPGS

Dedico a todos aqueles que lutam e batalham diariamente de diversas formas pelo sustento das suas famílias, em especial aos motoristas envolvidos no transporte urbano de Imperatriz, que tem sido centrais para o desenvolvimento das minhas pesquisas. São figuras importantes na construção da cidade, pois através do seu ofício fazem e refazem a cidade.

Dedico este trabalho ainda a minha família, mãe, irmãos, primas-irmãs, e em especial ao meu pai, que tem se dedicado ao ofício de motorista há mais de 20 anos, visando o sustento da nossa família.

AGRADECIMENTOS

Gratidão, primeiramente, à Deus, pela vida, pelo sustento, por seu amparo em momentos difíceis e pela certeza de sempre estar aqui.

A minha família, meu pai, Carlito Batista Pereira, e minha mãe, Maria Madalena Pinto Pereira, que apesar de vir de uma origem humilde, com pouca escolaridade e sem grandes poderes aquisitivos, sempre lutaram incessantemente para colocarem o pão na mesa e influenciaram-me a seguir o caminho da educação. Obrigado por serem pais tão presentes na minha vida educacional.

Agradeço ainda a meus irmãos, Paulo Henrique Pinto Pereira, Paulo Ricardo Pinto Pereira, Rodrigo Costa Pinto, e as minhas primas-irmãs, Natielle do Nascimento Santos e Aynoana Assunção Ferreira, que convivem comigo diariamente, me suportam e ajudam no que estiver ao seu alcance.

A todos os professores que fizeram parte da minha trajetória, desde a educação infantil até o Ensino Fundamental, Médio, Graduação e Pós Graduação. Cada um deles, ao seu modo, contribuíram para minha formação e para que eu seja quem sou, uns exercendo mais influência que outros, mas todos importantes. Viva ao (a) Professor(a)!

Ao curso de Licenciatura em Ciências Humanas (LCH) da UFMA, Campus Imperatriz, que tornou possível me perceber enquanto professora. Agradeço por me mostrar o universo da pesquisa científica acadêmica e que eu poderia ser mestre e doutora em sociologia. Ao Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens (LAEPCI) e ao professor Jesus Marmanillo, que foram essenciais para o meu ingresso no mundo da Pesquisa.

Ao professor Clodomir Cordeiro de Matos Júnior, pela orientação, confiança e por acreditar em mim. Agradeço pela parceria e pelo apoio constante em cada etapa e em cada disciplina realizada no Mestrado.

Ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da UFMA, Campus Imperatriz. Aos professores Dr. Maciel Cover, Dr. Wellington da Silva Conceição, Dra. Emilene Leite de Sousa, Dra. Vanda Maria Leite Pantoja, Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior e Dr. Marcelo Domingos Sampaio Carneiro, por suas ricas contribuições teóricas no desenvolver das suas respectivas disciplinas, assim como nos produtos finais desenvolvidos em cada uma. Agradeço pelo apoio e incentivo ao longo da jornada.

A minha banca de defesa, composta pelo meu orientador e os professores Dr. Jesus Marmanillo Pereira, Dr. Marcelo Sampaio Carneiro e Thiago Pereira Lima.

Obrigado por suas ricas contribuições para o desenvolvimento da pesquisa e escrita da versão final do trabalho.

A Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA) pela inestimável ajuda, na forma de uma bolsa, para o desenvolvimento da pesquisa e realização do mestrado.

Aos colegas de mestrado, pelo apoio, pelo carinho e pela amizade que foi desenvolvida mesmo diante de uma pandemia. Em especial a minha colega de orientação Angélica Lima Melo, a qual, mesmo diante de uma distância física, conseguimos desenvolver um forte laço de afetividade, companheirismo e apoio, e, a minha colega Gracy Kelly Rodrigues Azevedo, a qual tive a honra de conhecer ainda no processo de seleção do mestrado, tendo sido fundamental no momento da seleção, através do apoio, incentivo e participação em grupos de estudos.

Aos meus interlocutores de pesquisa, todos aqueles que se disponibilizaram a responder o questionário ou dialogar comigo ao longo do estudo. Meu destaque vai para meu colega e amigo David Ferreira Barbosa e ao Valmir Gomes Ferreira (Presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo de Imperatriz - MA).

Agradeço ainda aos amigos, companheiros de serviço e aos meus alunos, pela paciência, pelo apoio, pela palavra de ânimo de por esperarem por uma nota ou correção de alguma atividade. Obrigado por entender a minha falta no meio de tantos afazeres.

Por fim, gratidão a todos, que a de alguma maneira, contribuíram para eu chegar até aqui, sendo este trabalho, portanto, fruto de um processo coletivo.

RESUMO

O presente trabalho pretende explorar a cidade de Imperatriz, Maranhão, a partir das experiências e representações de alguns de seus sujeitos, os motoristas de aplicativos que trabalham no ofício de transportar pessoas. Nessa perspectiva, a pesquisa se conecta às reflexões sobre as transformações e conflitos que a inserção dos motoristas por aplicativos estimularam na configuração do transporte urbano no país (Elias, 2001) e nas relações de mobilidade e trabalho contemporâneas. Privilegiando a compreensão da configuração do transporte e as experiências e percepções de seus sujeitos em uma cidade média do sudoeste do Maranhão, a pesquisa foi realizada por meio de uma metodologia multisituada, permeada por etapas de campo e momentos virtuais. Desenvolvendo um estudo descritivo e analítico, buscou-se compreender as experiências, representações identitárias e conflitos experimentados por nossos interlocutores em suas conexões com os aspectos macroestruturais que envolvem a figuração do transporte na cidade de Imperatriz. Frente esses objetivos, como resultados da pesquisa podemos destacar nossas reflexões sobre: as cíclicas transformações da configuração do transporte ao longo da história da cidade; a tessitura de novas maneiras de ser e estar na cidade, especialmente quando colocamos em destaque a mobilidade e o uso das novas tecnologias; a recorrência de conflitos em torno dos sujeitos que compõem o arranjo do transporte urbano; e, o recente processo de mobilização e organização dos motoristas por aplicativos da cidade, especialmente em tempos de Covid-19.

Palavras-chave: Imperatriz. Maranhão. Cidades. Motoristas por aplicativos. Transporte. Conflitos.

ABSTRACT

The present work intends to explore the city of Imperatriz, Maranhão, from the experiences and representations of some of its subjects, the application drivers who work in the trade of transporting people. From this perspective, the research connects to reflections on the transformations and conflicts that the insertion of drivers through apps stimulated in the configuration of urban transport in the country (Elias, 2001) and in contemporary mobility and work relations. Focusing on the understanding of the transport configuration and the experiences and perceptions of its subjects in a medium-sized city in the southwest of Maranhão, the research was carried out through a multi-situated methodology, permeated by field stages and virtual moments. Developing a descriptive and analytical study, we sought to understand the experiences, identity representations and conflicts experienced by our interlocutors in their connections with the macrostructural aspects that involve the figuration of transport in the city of Imperatriz. In view of these objectives, as research results we can highlight our reflections on: the cyclical transformations of the transport configuration throughout the city's history; the weaving of new ways of being in the city, especially when we highlight mobility and the use of new technologies; the recurrence of conflicts around the subjects that make up the urban transport arrangement; and, the recent process of mobilization and organization of drivers by city apps, especially in times of Covid-19.

Keywords: Imperatriz. Maranhão. Cities. Drivers by apps. Transport. Conflicts.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização geográfica da cidade de Imperatriz.....	47
Mapa 2 - Delimitação da Amazônia Legal.....	48
Mapa 3 - Área urbana de Imperatriz/MA na década de 1940	56
Mapa 4 - Área urbana de Imperatriz, MA, na década de 1960.....	57
Mapa 5 - Expansão do Perímetro Urbano da cidade de Imperatriz, MA	61
Mapa 6 - Primeira rota do transporte público da cidade de Imperatriz	79
Mapa 7 - Mapa de Imperatriz (Distância entre o antigo Centro e a antiga rodoviária)..	84

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População Urbana e População Rural de Imperatriz, MA.....	60
Tabela 2 - Evolução e significado do conceito de cidade média.....	71
Tabela 3 – Marcos da luta pela regulamentação dos aplicativos em Imperatriz.....	101

LISTAS DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do Aumento Populacional em Imperatriz, MA.....	59
Gráfico 2 - Horas trabalhadas antes e depois da Pandemia de Covid-19	166
Gráfico 3 - Renda Mensal antes e depois da Pandemia de Covid-19.....	16665

LISTAS DE IMAGENS

Imagem 1 - Viação São Francisco na década de 60	78
Imagem 2 - Viação São Francisco na década de 70	81
Imagem 3 – Mototaxista sem equipamentos de segurança.....	87
Imagem 4 – Foto do início do processo de padronização	89
Imagem 5 - Divulgação da primeira ação do SOS Motorista de Apps.....	140
Imagem 6 - Campanha de Doação de Sangue	143
Imagem 7 – Carreata em Imperatriz	146
Imagem 8 - Concentração na BR 010 e caracterização dos carros dos motoristas ..	14847
Imagem 9 – Queima de pneus e fumaça na Manifestação na BR 010	147

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. FORMAS E FIGURAÇÕES SOCIAIS: AS PERSPECTIVAS SOCIOLÓGICAS DE SIMMEL E ELIAS PARA PENSAR AS CIDADES E SEUS SUJEITOS.....	31
2.1 FORMAS SOCIAIS, SOCIABILIDADE E CONFLITO EM GEORG SIMMEL	32
2.2 PROCESSOS, CONFIGURAÇÕES E RELAÇÕES SOCIAIS SOB A ÓTICA DE NORBERT ELIAS	36
2.3 APROXIMAÇÕES ENTRE AS SOCIOLOGIAS DE GEORG SIMMEL E NORBERT ELIAS	41
2.4 SIMMEL, ELIAS E AS CIDADES.....	44
3. IMPERATRIZ NO ESPAÇO URBANO MARANHENSE E BRASILEIRO	48
3.1 FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE IMPERATRIZ: TRAÇOS DE SEUS ASPECTOS ECONÔMICOS, CULTURAIS, SOCIAIS E POLÍTICOS	50
3.1.1 <i>Entre políticas governamentais, estradas e dinâmicas populacionais</i>	51
3.1.2 <i>Ciclos econômicos, expansão e possibilidades econômicas</i>	53
3.1.3 <i>Entre crescimentos desiguais, plantas e dinâmicas urbanas</i>	57
3.2 MARANHÃO, AMAZÔNIA E IMPERATRIZ: RELAÇÕES ENTRE O CAPITAL E O ESPAÇO MARANHENSE	65
3.3 CIDADES MÉDIAS NO MARANHÃO: PERSPECTIVAS SOCIOLÓGICAS A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAS DE IMPERATRIZ.....	70
4. CONFIGURAÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO EM IMPERATRIZ.....	78
4.1 TRAÇOS DA HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM IMPERATRIZ.....	78
4.1.1 <i>O transporte coletivo de passageiros em Imperatriz: trajetos e circulação dos primeiros ônibus na cidade</i>	79
4.1.2 <i>Intensificação do comércio e expansão territorial da cidade: traços das condições de possibilidades das atividades dos taxistas em Imperatriz</i>	83
4.1.3 <i>Transportando pessoas e mercadorias em duas rodas: os mototaxistas e uma nova configuração do transporte em Imperatriz</i>	86
4.1.4 <i>Experiências de adaptação e resistência no transporte coletivo urbano: o táxi lotação e as estratégias de sobrevivência materiais e simbólicas dos taxistas de Imperatriz</i>	91
4.2 APLICATIVOS DE TRANSPORTES E MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APPS.....	94
5. O TRANSPORTE DE PESSOAS NA CIDADE COMO UM <i>HABITUS</i> : A TESSITURA DE SUBJETIVIDADES E PRÁTICAS NA CONSTITUIÇÃO DE UM OFÍCIO E SEUS SUJEITOS	105
5.1 CONFIGURAÇÕES SOCIAIS E <i>HABITUS</i> NA TEORIA SOCIAL DE NORBERT ELIAS.....	106

5.2 ELEMENTOS PARA A COMPRENSÃO DE UM HABITUS NA CULTURAL DIGITAL: REFLEXÕES SOBRE ALGUMAS MUDANÇAS RECENTES	108
5.3 CIDADES, <i>HABITUS</i> E PROCESSOS IDENTITÁRIOS	110
5.4 <i>HABITUS</i> DOS MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APLICATIVOS EM IMPERATRIZ.....	113
<i>5.4.1 Grupos de motoristas, coletivos e associações: negociando identidades e traçando pertencimentos.....</i>	117
<i>5.4.2 Estratégias para aumentar a renda e conflitos no transporte por aplicativos em Imperatriz</i>	120
6. RELAÇÕES ESTRUTURAIS E CONFIGURACIONAIS DO TRANSPORTE URBANO: UM OLHAR SOCIOLÓGICO PARA A <i>UBERIZAÇÃO</i> DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO MUNDO CONTEMPORÂNEO.....	126
6.1 MUTAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E PROCESSOS DE RESISTÊNCIA À SUA PRECARIZAÇÃO	127
<i>6.1.1 Resistência da classe trabalhadora e dos motoristas que trabalham por aplicativos nos Estados Unidos e na Europa</i>	135
<i>6.1.2 Resistências e lutas dos motoristas que trabalham por aplicativos no Brasil</i>	138
6.2 <i>UBERIZAÇÃO</i> E RESISTÊNCIA DOS MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APLICATIVOS NA CIDADE DE IMPERATRIZ, MA	146
7. MOTORISTAS URBANOS EM TEMPOS DE COVID-19.....	154
7.1 AS CIDADES E A PANDEMIA DO COVID-19.....	155
7.2 PANDEMIA, ISOLAMENTO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS.....	157
7.3 MEDO, COTIDIANO E SOCIABILIDADE PANDÊMICA	159
7.4 OS MOTORISTAS URBANOS DE IMPERATRIZ E SUAS EXPERIÊNCIAS EM TEMPOS DE COVID-19.....	161
7.5 TRABALHO EM TEMPOS PANDÊMICOS: A PANDEMIA COMO INTENSIFICADOR DOS PROBLEMAS SOCIAIS.....	164
CONSIDERAÇÕES FINAIS	169
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	171
ANEXOS	183

1. INTRODUÇÃO

Táxis, *táxis-lotação*, *moto-táxis*, vans, transportes coletivos e, recentemente, motoristas particulares que trabalham por aplicativos (*Uber e Pop*) compõem a rede que oferta o transporte em nível urbano na cidade de Imperatriz, Maranhão. A coexistência e interações entre os atores responsáveis por essas formas de transportar os passageiros tem permitido a emergência de inúmeras dinâmicas de conflitos, ora explícitos, ora latentes, dentre os quais se destaca o acirramento da competitividade por clientes e, conseqüentemente, um maior rendimento econômico ao final do dia. Para, Bielich (2009), poderíamos denominar esse tipo de conflito como uma espécie de “*Guerra Del Centavo*”¹.

Diante desses fenômenos o presente trabalho pretende², de modo geral, explorar a cidade de Imperatriz a partir das experiências e representações de alguns de seus sujeitos, os motoristas de aplicativos que trabalham no ofício de transportar pessoas. Cabe, antes de tudo, delimitar um recorte acerca de quem são nossos interlocutores, haja vista que moto-taxistas (regulamentados), taxistas (regulamentados) e lotoeiros (ou taxistas lotação) compõem junto com nossos interlocutores a complexa figuração (Elias, 1987) do transporte de passageiros urbanos em Imperatriz. É relevante deixar essa situação clara, visto que ficaram de fora do trabalho algumas categorias de profissionais, tais como os motoristas de ônibus e os motoristas de vans. Sendo assim, a pesquisa privilegia uma análise sociológica acerca dos motoristas do transporte alternativo (em relação ao transporte coletivo realizado por ônibus) que circulam (na maior parte do tempo) no interior da área urbana da cidade, tentando compreender as transformações desencadeadas no arranjo do transporte urbano de Imperatriz após a penetração destes últimos sujeitos.

O estudo se insere, nessa perspectiva, em um campo de pesquisas maior que gira em torno das pesquisas sobre as cidades. Nesse sentido, busco abrir um espaço analítico para pensar as *ciudades médias* brasileiras, que não se caracterizam como metrópoles, tampouco podem ser classificadas como pequenas cidades, possuindo, assim, uma mescla de elementos entre esses dois modelos tipológicos. Como apontam Prado (1995) e Blanc

¹“*Si quieren tener ingresos mayores, están en la obligación de tener más pasajeros. A esto se le conoce como “La Guerra del Centavo”.* (BIELICH, 2009)

² Para seu desenvolvimento a presente pesquisa contou o apoio inestimável, através de uma bolsa de mestrado, da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico do Maranhão (FAPEMA).

(2016), a cidade média muitas vezes são imaginadas de uma “forma mista” entre esses dois modelos, sendo essa uma das marcas definidoras das relações sociais que envolveriam seus habitantes, especialmente, para nossos estudos, os motoristas que trabalham por aplicativos.

Perseguindo os estudos sobre as cidades, desejo privilegiá-las a partir da compreensão das experiências e representações dos sujeitos que formam e dão vida à Imperatriz, seguindo os passos de autores consagrados da Ciência Sociais brasileira, tais como Gabriel Feltran (2011), Vera Telles (2010) e Daniel Hirata (2018). O que se propõe é explorar a cidade sob a ótica dos sujeitos envolvidos na oferta do transporte urbano local a partir das mudanças desencadeadas pela inserção dos motoristas por aplicativos nesse arranjo.

Como pressupostos teóricos para o desenvolvimento do trabalho me guio pelos ensinamentos de Norbert Elias (1897-1990) e Georg Simmel (1858-1918). O ponto de contato entre os autores mencionados parece girar em torno de uma análise processual das relações sociais, ponto norteador para meu processo investigativo.

Para Norbert Elias (1970) uma *figuração* pode ser entendida a partir das teias de interdependências tecidas entre indivíduos em seus processos interacionais, permeados por relações de poder e a produção de hierarquias. Essa maneira de pensar parece indicar que a ação de um indivíduo está relacionada e conectada a ação dos outros, oscilando entre momentos permeados por alianças, tensões e/ou conflitos. Tais argumentos nos conectam a obra de Simmel (1967), que entende as *formas sociais* a partir de suas construções interativas, aproximando o autor de uma compreensão dos indivíduos e dos grupos como resultado de processos que envolvem suas ações e as ações dos “outros”. Nesse sentido, os autores servem de inspiração teórica decisiva para a compreensão das relações sociais que ganham forma entre os motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz, Maranhão, sobretudo quando privilegiamos a análise de suas teias de interdependências.

Frente a proposta mais ampla do trabalho, nossos objetivos específicos são: 1) compreender os aspectos macroestruturais que envolvem a figuração do transporte na cidade de Imperatriz, ressaltando os aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais que envolvem o ofício de transportar pessoas; 2) entender os processos associados à inserção dos motoristas de aplicativos na cidade de Imperatriz nos últimos cinco anos; 3)

identificar os conflitos relacionados às experiências dos motoristas que trabalham por aplicativos com outras categorias de motoristas urbanos, especialmente taxistas e mototaxistas; 4) explorar as trajetórias de vida dos atores sociais envolvidos na configuração do transporte público urbano de Imperatriz, especialmente dos motoristas da cidade que trabalham por aplicativos.

1.1 MOMENTOS DA CONSTRUÇÃO DA PESQUISA

Como mencionado, o trabalho objetiva compreender as transformações desencadeadas no arranjo configuracional que envolve as distintas categorias de transportes urbanos alternativos após a inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz, MA. Para a construção teórica da referida pesquisa utilizaram-se distintas perspectivas teóricas que nos permitiram dialogar com autores consagrados da teoria social, como Elias e Simmel, e com estudos da Sociologia e da Antropologia contemporâneas, especialmente em suas abordagens relacionadas ao urbano e ao trabalho.

As motivações para a realização da pesquisa foram sendo construídas ao longo da minha trajetória enquanto estudante de graduação e com forte ligação ao meu contexto familiar. Em termos pessoais, sou filha de um motorista de táxi de Imperatriz que ao longo de sua trajetória profissional trabalhou como mototaxista, migrou para o serviço de táxi (e táxi-lotação) e, ainda no ofício de taxista, operou por um certo período no aplicativo 99. Atualmente ele exerce o ofício de táxi convencional e lotação com um ponto fixo no Mix Mateus, mercado de grande porte localizado na Avenida Pedro Neiva de Santana, uma região com grande concentração de comércios e circulação de pessoas e mercadorias.

Academicamente o meu interesse por estudar os motoristas remonta ainda a graduação e minha inserção no Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens (LAEPCI), quando decidi desenvolver um plano de trabalho que envolvia uma interlocução com a categoria dos “táxis lotação”. O plano de trabalho intitulava-se “*De Táxi de Lotação aos Táxis Lotação: a construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos*” e tinha como objetivo compreender a institucionalização dos táxis lotação na cidade de Imperatriz, atentando para a relação com as demais categorias do transporte urbano local e a constituição de uma identidade entre os trabalhadores³.

³ O plano de pesquisa estava vinculado a um projeto intitulado “*Laboratório Social: Itinerários Urbanos e Teoria Social nas Ruas e Praças de Imperatriz-MA*” que objetivava mapear e analisar os principais grupos

Tratava-se nesse momento de compreender esses sujeitos urbanos por meio de um conjunto de práticas e saberes (Eckert e Rocha, 2008) que configuram formas específicas de ocupar e viver a cidade. Ainda no período da graduação desenvolvi uma pesquisa, junto ao LAEPCI e o professor Dr. Jesus Marmanillo Pereira, com os mototaxistas da cidade para a construção de um artigo que tinha como objetivo refletir sobre a formação, representação e cotidiano desses trabalhadores, destacando os processos de estigmatização e medo que permeavam suas experiências.

As pesquisas realizadas junto aos motoristas, taxistas e mototaxistas, acontecerem entre meados de 2016 e 2017, período em que ainda não havíamos identificados a implementação dos aplicativos de transportes na cidade. No período da defesa da monografia, que ocorreu no final de 2018, a empresa *Uber* passou a operar na cidade e já circulavam notícias acerca das interações e conflitos entre as distintas modalidades do transporte alternativo de Imperatriz. Durante a defesa um dos pontos mencionados pela banca apontou para a possibilidade de continuidade da pesquisa considerando-se esse processo de inserção dos novos modais de transporte e a potencialidade da teoria de Nobert Elias para refletir sobre as interações entre essas distintas modalidades no decorrer do tempo.

Portanto, o ponto de partida para refletir sobre a inserção desses novos modais se conecta ao desenvolvimento do meu trabalho monográfico, já que um dos pontos que inicialmente me instigaram nessa direção estava conectada aos conflitos desencadeados entre as modalidades de transporte estabelecidas e os motoristas que trabalham por aplicativos. Mesmo antes de amadurecer a ideia do projeto ouvi de colegas ou através do compartilhamento de notícias em grupos de *WhatsApp* relatos sobre conflitos entre taxistas/mototaxistas e os motoristas que trabalham por aplicativos.

Esses caminhos me levavam a refletir sobre a pesquisa que havia desenvolvido na graduação e seus novos rumos, afinal a emergência de novos sujeitos no transporte urbano tornou possível o florescimento dos conflitos latentes em torno da busca por passageiros, seja no momento em que surgem os *moto-táxis* ou quando despontam os *táxis-lotação*, o que me levava a conectar os motoristas que trabalham por aplicativos

e comunidades urbanas da referida cidade: praticantes de skate; taxistas; malabaristas urbanos; feirantes; vendedores informais e outros grupos cujos itinerários cotidianos são passíveis de problematização nos campos da Antropologia e Sociologia Urbana. Por meio do plano fui contemplada com uma bolsa de iniciação científica da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico do Maranhão (FAPEMA) através do edital BIC-05406/16, que teve vigência de setembro de 2016 a agosto de 2017.

dentro desse contexto. Portanto, foi influenciada tanto por meu trabalho monográfico quanto pela inserção desses novos atores e os embates desencadeados com as demais categorias, que busquei refletir acerca das transformações e conflitos sociais que ganham corpo no arranjo dos motoristas urbanos de Imperatriz, região Sudoeste do estado do Maranhão.

1.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: DO PLANEJAMENTO AO CONTEXTO PANDÊMICO

O estudo propõe a compreensão das experiências e percepções dos sujeitos envolvidos no transporte de passageiros na cidade, o que nos indica a necessidade de um estudo qualitativo do tipo descritivo e analítico. Segundo Queiroz (1992), as técnicas qualitativas procuram captar a maneira de ser do objeto pesquisado, isto é, tudo o que o diferencia dos demais enquadramentos possíveis. Assim, na busca de entender “o outro”, sua cultura, representações identitárias e conflitos, adotaremos um estudo de viés etnográfico. “*A etnografia consiste em descrever práticas e saberes de sujeitos e grupos sociais a partir de técnicas como a observação e conversação*” (ECKERT E ROCHA, 2003, p. 03).

A prática etnográfica é uma metodologia privilegiada para a compreensão do “outro” e sua alteridade, pois proporciona a “[...] *percepção de contrastes sociais, culturais e históricos*” (Idem, 2008, p.2). Se a etnografia é considerada uma descrição densa, é importante salientar que na visão de Geertz (1989) ela deve ser interpretativa e buscar o significado das ações do outro. Assim, é importante que nos afastemos das “*pré-noções*”, como proposto por Durkheim (2007), mas que possamos também compreender, como salienta a perspectiva weberiana, que não há uma ciência neutra, mas sim a possibilidade de uma *neutralidade axiológica* (Weber, 1992), capaz de qualificar nossas reflexões sobre as relações entre o pesquisador e o campo de análise. Dessa forma, faz-se necessário uma vigilância epistemológica onde “[...] *o resultado de um trabalho de campo se mede pela forma como o (a) antropólogo (a) vai refletir sobre si mesmo na experiência de campo.*” (ECKERT E ROCHA, 2008, p. 16).

Conforme aponta Haguete (2013, p. 68) “*a expressão ‘trabalho de campo’ passou a incluir não somente a observação participante como a entrevista, a história de vida e, às vezes, todo o processo metodológico de um estudo empírico*”, nos permitindo

explorar o mundo social por meio de uma gama de processos de coleta de informações, em contextos urbanos e/ou digitais. Sob a ótica dessas múltiplas possibilidades a pesquisa de campo aqui evocada, mesmo de viés etnográfica, perpassa momentos de trabalho em contextos urbanos e digitais.

Levando em consideração esse contexto e o objetivo de explorar o cotidiano desses indivíduos, coletar informações sobre suas histórias e trajetórias de vida, optou-se inicialmente pela utilização das técnicas de entrevistas em nossa pesquisa. Tais técnicas, acompanhadas da observação etnográfica, compõem uma variedade de fontes que expandem o conhecimento e conseqüentemente a possibilidade de compreensão desses atores sociais e suas relações. Para Haguette (2013) a entrevista pode ser compreendida como um processo interacional entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem o objetivo de coletar informações do outro, o entrevistado. Para Becker (2007) esses momentos podem ser compreendidos como construções sociais, que envolvem processos recíprocos de relações de confiança e empatia entre o pesquisador e seus interlocutores. Nesse momento a interpretação de dados, como aponta Haguette (2013), requer do pesquisador um olhar atento para captar e compreender os potenciais de contaminação ou distorção dessa técnica de pesquisa, nos permitindo identificar omissões e lacunas capazes de qualificarem as informações coletadas.

Conectada as entrevistas buscamos desenvolver nosso trabalho com o uso do aporte teórico e metodológico da *etnografia da duração* de Eckert e Rocha (2011), que explora o lugar das imagens e dramas na composição do cotidiano citadino. Nesse sentido, para as autoras o ato de “viver a cidade” carrega consigo uma dimensão narrativa, que traz à tona a história da própria cidade através das histórias dos homens que a compõem e dão forma. “Assim, toda narrativa biográfica de um interlocutor contempla uma ligação estreita com as dinâmicas dos acontecimentos que regem as suas experiências urbanas” (Ibid, 2011, p. 110.). Compreender as narrativas biográficas nos revela não apenas experiências individuais, mas também a cidade, deslocamentos, percursos e trajetos urbanos. “Ao seguir os traçados dos percursos urbanos dos indivíduos e suas famílias é a própria cidade que vai se perfilando” (TELLES, 2010, p.17).

1.2.1 Pesquisando na Pandemia: reflexões sobre os ajustes necessários ao processo investigativo

As perspectivas teóricas acima foram referências importantíssimas para o planejamento da referida pesquisa, colocando a etnografia como uma metodologia chave para a pesquisa. Refletindo sobre os conflitos e interações entre as distintas modalidades do transporte urbano alternativo, e levando em consideração o fato de que os motoristas que trabalham por aplicativos não possuem um “ponto” específico para coleta de passageiros na cidade, como ocorre com o táxi e os mototaxistas, elegi como estratégia para a observação desses interlocutores espaços onde seria possível presenciar o encontro das distintas categorias, a exemplo do Supermercado Mateus e do Mix Mateus; Rodoviária, Aeroporto e Hospitais, como o Hospital Municipal de Imperatriz (HMI) e o Hospital Regional Materno Infantil (HRMI).

Tal estratégia foi pensada devido nesses lugares encontrarmos postos/pontos de táxi/mototaxis e a grande circulação de pessoas que os caracteriza, o que também nos levou a imaginar a presença dos motoristas que trabalham por aplicativos. Nos grupos de *WhatsApp*, utilizados como espaços privilegiado para interação com nossos interlocutores, esses lugares da cidade surgiam associados a relatos de conflitos entre taxistas e motoristas de aplicativos, devido, entre outras situações, ao compartilhamento e disputa pela clientela em Imperatriz. No entanto, com o advento da Pandemia de Covid-19 a possibilidade de interação presencial ficou paralisada.

Durante a pandemia passamos a viver um período de incertezas e também estagnação em nossas vidas pessoais e acadêmicas, pois não sabíamos e nem tínhamos noção da durabilidade do “período pandêmico”. Diante de tal indeterminação, não foi cogitada inicialmente a alteração da pesquisa ou mesmo de sua metodologia, visto que o mestrado estava apenas iniciando e naquele momento dediquei-me a um aprofundando das leituras, na esperança de que em breve a “pandemia passasse”. Contudo, o período pandêmico durou mais que o esperado e/ou imaginado, nos forçando a repensar a prática metodológica do fazer pesquisa social. Diante desse contexto, como aponta Oliveira (2021), surge o questionamento “*como dar continuidade aos processos investigativos que estavam em andamento?*”. Tal questionamento fazia-se sentir fortemente dentro do contexto das humanidades, no qual boa parte dos processos investigativos se associam a realização de pesquisas de campo que requerem entrevistas e observações participantes, enfim, métodos que se utilizam das interações face-a-face.

A primeira tentativa de coletar dados durante a pandemia buscou acessar as percepções e narrativas dos motoristas em relação a Pandemia e como essa crise sanitária os tinha afetado. A coleta ocorreu por meio de um questionário produzido na plataforma *Google Forms* que foi distribuído em grupos de *WhatsApp* ou encaminhado, por meio da técnica da bola de neve, a pessoas que tinham relações de proximidades com meus interlocutores.

Devido às práticas de isolamento social e a impossibilidade de realizar pesquisas de campo *in loco*, os dados apresentados nesse momento foram produzidos através da aplicação de um questionário *online*. O questionário foi aplicado no início do mês de julho de 2020, quase 4 meses após o início do isolamento social, que em Imperatriz ocorreu no dia 21 de março, após um decreto do governador Flávio Dino que suspendeu, inicialmente, as atividades do comércio por 15 dias na cidade. Foram coletados um total de 18 respostas. Nessa perspectiva, nossa estratégia foi estabelecer contato com os interlocutores para a aplicação dos questionários através de mídias sociais, especialmente através dos grupos das associações de trabalhadores locais. A potencialidade desta ferramenta, em meio a impossibilidade da realização de uma etnografia de cunho tradicional, foi significativa para a coleta de dados, emergindo como uma alternativa viável diante da situação pandêmica (Oliveira, 2021).

Nesse momento começa a se demarcar a necessidade de repensar os caminhos da pesquisa, acionando-se o mundo virtual para ampliar nossa busca por dados. A partir desse foco comecei a procurar por notícias em jornais e blogs locais que fizessem referência aos meus interlocutores de pesquisa, buscando captar as interações entre os sujeitos envolvidos historicamente na figuração do transporte de Imperatriz. É importante ressaltar que o objetivo geral da pesquisa foi mantido, mas seu foco alterado, pois os motoristas que trabalham por aplicativos foram escolhidos como os sujeitos centrais da pesquisa, em detrimento das informações sobre as demais categorias, e a pandemia emergiu como um processo sociológico decisivo para a figuração do transporte na cidade.

Nesse contexto pandêmico a observação e pesquisa nas redes sociais virtuais tornou-se um espaço sensível para a coleta dos dados que compõem a dissertação. Foi por meio das redes sociais que tomei conhecimento de uma manifestação dos motoristas de aplicativos e ao ser instigada pela disciplina Movimentos Sociais, ministrada pelo prof. Dr. Marcelo Carneiro, passei a pesquisar e coletar dados sobre as mobilizações coletivas desses sujeitos de forma online. Nesse momento da pesquisa, mesmo com a utilização do

Google Forms, permanecia “estancada” no processo de pesquisa e com expectativas sobre um pretense “retorno à normalidade” para a construção de uma pesquisa de campo pautada na interação face-a-face. A construção do artigo da referida disciplina ampliou meu horizonte teórico e metodológico, permitindo-me vislumbrar a internet e o campo virtual como espaços para o desenvolvimento da pesquisa e coleta de informações.

Autores como Santos (2009), Mercado (2012) e Costa (2018) refletem sobre a possibilidade dos meios tecnológicos e o campo virtual serem manejados como ferramentas importantes para a construção e desenvolvimento de pesquisas sociais. Santos (2009), a partir do entendimento de Mills (1969) acerca do artesanato intelectual, considera que o que foi posto pelo autor continua vigente na produção do conhecimento sociológico, na medida em que as técnicas como a observação, as entrevistas e os questionários continuam sendo ferramentas relevantes no processo investigativo. Diante de uma revolução tecnológica e do advento dos recursos de informática e comunicação que se colocam diante de nossos olhos, o autor aponta que se torna necessário uma análise sobre as potencialidades dessas estratégias conectadas às inovações dos processos tecnológicos.

A tendência atual na área da pesquisa social é de uma maior integração de textos, imagens e sons. Diante das aceleradas mudanças da sociedade da informação é necessário ter flexibilidade para a descoberta de formas diferentes de realizar o trabalho científico, incorporando as novas tecnologias desenvolvidas no mundo virtual, em especial, os recursos digitais e audiovisuais. (SANTOS, 2009, p. 121)

Diante desses questionamentos compreende-se que mesmo antes da pandemia já haviam aberturas para a reinvenção dos modos de fazer pesquisa em nosso mundo contemporâneo, especialmente diante do mundo virtual que se apresentava diante de nós. Costa (2018) busca demonstrar, a partir do diálogo com alguns autores, o quanto as tecnologias, a internet e as redes sociais fazem parte do nosso cotidiano e tem alterado nossa forma de ser e estar no mundo:

Hoje, observa Ivoskus (2010, p. 50), “o homem não pode pensar em desenvolver uma atividade - até mesmo a mais simples e cotidiana - sem recorrer ao computador ou celular”. Assim, a criação da internet tem mudado quase todos os aspectos da vida diária de uma pessoa (COSTA, 2012), uma vez que se tornou “aplicável a todos os tipos de atividades, a todos os contextos e a todos os locais” (CASTELLS, 2015, p. 89) que estejam conectados à rede. É “um processo tecnológico irreversível que funde plataformas, quebra paradigmas, unifica setores e cria serviços autorreguláveis, que não dependem de licença nem legislação protetora” (SIQUEIRA, 2007, p. 331), promovendo, portanto, uma profunda mudança na forma em que as pessoas se comunicam,

compartilham informações, geram opiniões e influenciam nas mudanças das estruturas sociais, políticas e econômicas, em escala global. A internet foi mais uma revolução tecnológica a favor da comunicação social. (COSTA, 2018, p. 17)

Se a internet e as redes sociais são uma realidade vivenciada hodiernamente, as ciências sociais podem e devem se valer desses mecanismos não só para construir, mas também para desenvolver pesquisas sociais. Frente esses argumentos o autor busca demonstrar as possibilidades e os desafios que envolvem o uso das *redes sociais virtuais* (RSV) no processo de coleta de dados de uma pesquisa científica. As RSV:

[...] tornaram-se, também, canais para estudos científicos e empíricos, servindo como meio para coleta de dados, para divulgação de resultados e até como termômetro de receptividade de temas, uma vez que é possível coletar dados divulgados na rede, observar comportamentos sociais, estabelecer diálogo com os membros da amostra e até mesmo estabelecer contatos individuais com entrevistados. (COSTA, 2018, p. 16)

Diante de tal realidade, o autor compreende que as redes sociais são ferramentas contemporâneas decisivas para a coleta de dados, explorando exemplos de suas pesquisas e de outros autores para demonstrar a validade desses espaços, tais como o Facebook, na distribuição e propagação de questionários online.

Nessa perspectiva, os formulários eletrônicos emergem como ferramentas capazes de proporcionar a união entre indivíduos geograficamente distantes ou mesmo facilitar a preservação do anonimato de nossos interlocutores quando necessário, sobretudo em pesquisas que envolvem preconceitos e tabus. O segundo questionário foi aplicado entre setembro de 2021 e fevereiro de 2022 obtendo um total de 10 respostas. O potencial dessa ferramenta teria se ampliado em um contexto pandêmico, já que com a necessidade do isolamento social os questionários e entrevistas online tornaram-se alternativas viáveis. Para Santos (2018) as entrevistas realizadas por meio das redes sociais teriam como vantagem uma economia do tempo para entrevistados e entrevistadores, uma maior facilidade para o agendamento das entrevistas e a produção de registros escritos pelos próprios entrevistados, deixando em segundo plano, de maneira prejudicial, questões que envolvem a falta de interação face a face, a ausência da visualização de expressões corporais e uma reduzida comunicação interpessoal.

O que os autores expõem vai de encontro às minhas experiências no desenvolvimento das entrevistas online. Nesse momento o *WhatsApp* foi a rede social

utilizada para a realização de duas entrevistas, com o Valmir, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo de Imperatriz, e com o Carlos, presidente da Cooperativa de trabalho *ITZMOVE*, responsável pelo aplicativo de mobilidade local. A entrevista com o Valmir foi minha primeira tentativa de estabelecer contatos mais estreitos com motoristas de aplicativos da cidade, tendo sido mediada por um *informante chave* (WHITE, 2005), David, amigo e motorista que trabalha por aplicativos, que me passou o contato pessoal do interlocutor e o informou sobre a intenção da pesquisa. O contato com Valmir realizou-se de maneira presencial apenas uma vez, em um local público sugerido por ele e com todas as medidas sanitárias adotadas para o período, alimentando a possibilidade de intensos diálogos por meio do *WhatsApp*, meio utilizado para trocar informações e tirar dúvidas no processo construtivo da pesquisa. O contato com Carlos foi mediado por um colega do curso da graduação que havia se tornado motorista de aplicativos, inclusive foi por meio deste que tomei conhecimento acerca da existência da cooperativa *ITZMOVE*. Diante desse encaminhamento busquei entrar em contato pelo *WhatsApp* com o interlocutor me apresentando como estudante e expondo os objetivos do meu contato e pesquisa. Nosso diálogo durante a pesquisa ocorreu através das redes sociais, sugestão do próprio entrevistado, que intercalava minhas indagações com os momentos da sua rotina de trabalho. O interlocutor, por meio de áudios e textos escritos, me apresentou suas representações sobre o ofício, o aplicativos que estavam desenvolvendo, o processo de inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos na cidade e suas experiências em um contexto pandêmico.

As entrevistas online e as interações por meio do *WhatsApp* foram decisivas para o desenvolvimento da pesquisa, tendo facilitado alguns de seus procedimentos, tais como o contato com os interlocutores e a produção de diálogos. Nesse sentido, é interessante destacar o contato com Valmir, com o qual tive uma maior aproximação, pois mesmo no processo da escrita do texto mantive contato com este interlocutor, podendo a todo momento pedir informações ou tirar dúvidas sobre questões pontuais.

Prosseguindo com a reflexão acerca dos meios tecnológicos no processo de produção de dados e desenvolvimento de pesquisas sociológicas de cunho qualitativo e ponderando as experiências que estava vivenciando no pesquisa do mestrado passei a vislumbrar a possibilidade de efetivação de uma *etnografia virtual*⁴. Apesar de utilizar a

⁴ Christine Hine (2000) é a principal expoente responsável pela divulgação da terminologia “etnografia virtual”. Outros termos, por vezes utilizados como sinônimos são citados por Polivanov (2013, p.5):

etnografia como método no desenvolvimento das pesquisas as quais participei desde a graduação, a ideia do virtual ainda não tinha sido contemplada em minhas reflexões, faltando tanto um aprofundamento teórico quanto um envolvimento prático com esses procedimentos. A etnografia virtual como alternativa de campo em tempos pandêmicos tem sido significativamente debatida, cabendo destaque ao artigo de Santos e Pereira (2021), que buscam refletir sobre as soluções propostas por pesquisadores para enfrentarem a necessidade de mudanças nos percursos metodológicos impostas pelo distanciamento físico.

Para Santos e Pereira (2021) esta metodologia de pesquisa *“propõe investigar e analisar comunidades, costumes, práticas e culturas no chamado ciberespaço, que passa a ser alçado à condição de campo de pesquisa”* (2021, p. 58). Diante dessa forma de enxergar essa metodologia, os autores acreditam que este é um método de análise de dados construído em face das inovações tecnológicas. Este método *“estuda as práticas sociais na internet e o significado destas para os participantes. Permite um estudo detalhado das relações nos espaços virtuais”* (Mercado, 2012, p. 169) e tem como característica a interpretação dos significados culturais através das descrições e explicações escritas e verbais, proporcionando uma variedade de métodos e técnicas qualitativas. Seguindo essa linha interpretativa, Mercado acredita que *“as comunicações escritas e orais são reduzidas a textos escritos susceptíveis de serem interpretados com base em categorias que seguem normas de análises de conteúdo e induzem construções de complexidade crescente”* (Ibid, p. 170)⁵. Portanto, a etnografia virtual se constituiria a partir da incorporação das técnicas da etnografia ao estudo das culturas mediadas por computadores, nos levando a crer que pode ser adaptada ao estudo de diversos grupos, sobretudo os que mantêm estreita relação com o uso dessas tecnologias, como é o caso dos motoristas que trabalham por aplicativos.

“etnografia digital”, “webnografia”, “ciberantropologia”, “etnografia por meio de internet”, “etnografia conectiva”, “etnografia de rede”. Outra variação corresponde a “netnografia”, terminologia que foi primariamente usada nos anos noventa do século passado, sendo associada a estudos de marketing e às comunidades que consomem produtos on-line. (SANTOS E PEREIRA, 2021, p. 59)

⁵ Mercado (2012) aponta que o método netnográfico também nos auxilia em análises de produtos audiovisuais e fotografias, elementos que também foram incorporados no desenvolvimento da pesquisa. O autor aponta que existem diversos instrumentos e técnicas que compõem a pesquisa virtual, tais como: 1) entrevistas on-line; 2) observação de interações mediadas por ferramentas comunicacionais; 3) documentos digitais; 4) diário de campo virtual; 5) história de vida; 6) grupos de discussão online; 7) mapas cognitivos; e, 8) registros visuais.

Nessa perspectiva de análise que investiga privilegia as interações e diálogos produzidos no ciberespaço, os documentos e notícias que circulam na grande rede foram fontes fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa de mestrado, sendo uma das alternativas encontradas e percebidas como viáveis diante da imposição do isolamento social.

É relevante apontar que a pesquisa desenvolvida no mestrado não foi planejada nos moldes de uma etnografia virtual, logo, não houve um planejamento teórico-metodológico que inicialmente incorporasse tais possibilidades. No entanto, diante do andamento de algumas experiências que envolvem o mundo virtual e tecnológico busquei autores que privilegiaram essa interconexão para a compreensão do enquadramento metodológico até aqui desenvolvido.

Em meio à realização da pesquisa em tempos pandêmicos aplicamos questionários disponibilizados por meio das redes sociais, realizamos entrevistas virtuais e passamos a observar interações intermediadas pelas ferramentas comunicacionais, como é o caso de videoconferências disponibilizadas por meio da plataforma do *Youtube*. Tal observação está conectada as possibilidades de análises de documentos digitais, *“materiais que não receberam tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetos de pesquisa. Fontes não escritas, como fotografias, gravações, filmes, vídeos, desenhos, pinturas, canções, indumentárias e outros testemunhos gráficos”* (MERCADO, 2012, p. 176). Esse mecanismo foi bastante utilizado, tornando a internet um campo frutífero e repleta de documentos para o desenvolvimento de nossa pesquisa.

Nesse campo frutífero e multifacetado da pesquisa nos deparamos com os registros visuais, que segundo Mercado (2012, p. 179) *“são materiais existentes ou podem ser produzidos para a finalidade da pesquisa, como fotografias e gravações em vídeo”*. Técnica amplamente utilizada nas pesquisas virtuais, em minha pesquisa a produção desses registros juntamente com a coleta realizada na rede, especialmente em sites de notícias e redes sociais, permitiu avançarmos em algumas questões, do passado e do presente, pertinentes para o texto que está sendo apresentado.

Nessa perspectiva e frente as múltiplas entradas analíticas que nosso objeto permite, apesar do distanciamento social foi possível continuar explorando os aspectos culturais e sociais que continuam a ser produzidos e reproduzidos dinamicamente em um

cenário pandêmico. A imersão no ambiente online tem sido uma aposta dos cientistas sociais, sobretudo com o advento da pandemia, que permitem enxergar o mundo virtual e suas interações (que vão além do ambiente digital) como espaços legítimos para a produção do conhecimento científico. Sob essa ótica, compreende-se que:

A etnografia virtual, como adaptação do itinerário metodológico, permite não apenas traçar uma análise da cultura em meio digital, mas também possibilita observar atentamente como é sentida e como se transmite para este meio as questões e fenômenos que ocorrem off-line. (SANTOS e PEREIRA, 2021, p.121)

Assim, diante do exposto pelos autores e das definições acerca da noção de etnografia virtual a referida pesquisa, mesmo com as adaptações realizadas em seu percurso, continua se enquadrando em um viés etnográfico. Sobre tais adaptações, é importante frisar, como aponta Mercado (2012), que tanto o problema quanto o método ou técnicas de pesquisa podem ser modificados ou mesmo abandonados no desenvolver da prática etnográfica, pois *“decisões acerca dos métodos de pesquisa de campo, instrumentos, cronogramas e períodos de coleta de dados são orientadas por princípios e respondem a necessidades identificadas pelo etnógrafo no campo de pesquisa”* (Ibid, p.171).

Apesar de boa parte da pesquisa ter sido desenvolvida virtualmente, é importante, ainda, mencionar que foi possível coletar alguns dados fora do ambiente virtual. Alguns desses dados foram produzidos devido à proximidade e conexão afetiva com alguns interlocutores, como David e Carlito. Além dessas ligações, foram realizados itinerários com os motoristas de aplicativos no final do ano de 2021 e início de 2022, período em que haviam sido flexibilizadas as medidas de distanciamento social, o que me possibilitou locomover-se na cidade para alguns eventos. Nesse momento me utilizei dessas experiências para realizar observações e interações com os meus interlocutores, buscando comparar as narrativas às quais tive acesso por meio virtual com as representações dos motoristas acessadas durante as “corridas”.

Os dados coletados ainda no período monográfico também foram de grande relevância para o desenvolvimento da pesquisa já que estes dados foram revisitados. Ganha destaque os recortes de jornais e entrevistas realizadas presencialmente neste período. Os jornais foram coletados na Academia Imperatrizense de Letras e no acervo jornalístico do curso de Comunicação Social/Jornalismo na UFMA, campus Imperatriz.

É importante destacar que se privilegiou a utilização dos nomes reais dos atores entrevistados, e dos que foram aplicados os questionários, exceto os que optaram por não enviar seus nomes nos questionários, no entanto foram preservados suas características como idade, período de trabalho e etc.

1.3 ESTRUTURA DA TESE

Buscando contemplar os objetivos da dissertação na introdução busquei apresentar o tema e o problema abordados na pesquisa, destacando seus objetivos, interlocutores e perspectivas teóricas adotadas. Nesse momento foram destacados os procedimentos metodológicos adotados até a escrita da dissertação, com destaque ao processo de construção do objeto de pesquisa. A escrita da introdução permitiu-me refletir teoricamente sobre a metodologia e as técnicas planejadas para o desenvolvimento da pesquisa, apontando as opções por suas escolhas e desdobramentos para o trabalho, especialmente a partir das mudanças e adaptações realizadas no contexto pandêmico.

No capítulo II, “*Formas e Figurações Sociais: as perspectivas sociológicas de Simmel e Elias para pensar as cidades e seus atores*”, buscamos construir uma ponte entre as teoria de Georg Simmel e Nobert Elias para e a análise da figuração dos motoristas urbanos na cidade de Imperatriz, sobretudo a partir do contexto histórico da sua formação e recentes transformações. O que se propõe a princípio é refletir sobre a própria cidade e como os autores em questão trazem aportes teóricos e metodológicos essenciais para observar o urbano. Nesse momento, poderemos identificar como são representados e apreciados meus interlocutores, evidenciando as relações sociais, interações, jogos e teias que os envolvem dinamicamente ao longo do tempo.

No capítulo III, “*Imperatriz no espaço urbano maranhense e brasileiro*”, deseja-se produzir uma reflexão sobre as narrativas associadas ao que caracteriza uma cidade média, buscando identificar os aspectos comuns e específicos a esses espaços na região estudada. O capítulo segue, inicialmente, com uma exploração dos processos associados à formação da cidade de Imperatriz, Maranhão, com foco em suas dimensões econômicas, sociais, políticos e culturais. Em um segundo momento busca-se compreender algumas das transformações ocorridas no Estado do Maranhão e na região Amazônica e os sujeitos conectados a esses processos. Por fim, busco refletir sobre a cidade de Imperatriz e as

possibilidades de compreendê-la a partir de suas especificidades, sobretudo através daquilo que podemos compreender como cidades médias.

No capítulo IV, “*Configurações do transporte público em Imperatriz*”, abordarei alguns traços da história do transporte público de Imperatriz, explorando o processo de emergência e transformação do arranjo do transporte de passageiros na cidade. Nesse momento resgatamos questões apontadas na monografia, assim como apresentamos dados atualizadas sobre esses modais, produzidos a partir de notícias jornalísticas, documentos e leis. Essa etapa do trabalho nos permitiu realizar a reconstituição dos passos das principais modalidades de transporte que compõem a história da cidade, como ônibus, táxis, mototáxis e táxi lotação, e o processo de emergência e penetração das atividades de trabalho por aplicativos na cidade.

No capítulo V, “*O transporte de pessoas na cidade como um habitus: a tessitura de subjetividades e práticas na constituição de um ofício e seus sujeitos*”, objetivo entender o ofício de transportar pessoas a partir da perspectiva cultural aberta por Nobert Elias, na qual o trabalho rotineiro como motorista por aplicativos pode ser compreendido como um *habitus* cidadão. Para tanto, busca-se refletir sobre o *habitus* imaginado por Nobert Elias tentando apreender as potencialidades da teoria evocada para a compreensão das experiências de grupos sociais que compõem a urbe, mais especificamente os motoristas que trabalham por aplicativos. Diante das mudanças tecnológicas vivenciadas e potencializadas na pandemia busca-se refletir sobre o contexto digital e a construção de maneiras de ser e estar relacionados a cidade, aos ofícios e ao mundo virtual.

No capítulo VI, “*Relações estruturais e configuracionais do transporte urbano: um olhar sociológico para a uberização das relações de trabalho no mundo contemporâneo*”, buscamos construir uma análise teórica que aponte para o processo de *uberização* enquanto um aspecto estrutural presente no contexto da configuração dos transportes urbanos. Sob essa ótica, pretendemos refletir como a precarização do trabalho contemporâneo estrutura as relações configuracionais, influenciando os processos de organização e mobilização dos sujeitos envolvidos no ofício de transportar pessoas. Portanto, o capítulo deseja explorar as relações entre as questões micro sociológicas e macroestruturais que envolvem nosso objeto, identificando as questões nacionais e internacionais que impactam na conformação da figuração do transporte urbano em Imperatriz.

No capítulo VII, “*Motoristas urbanos em tempos de covid-19*”, busco explorar, de maneira incipiente, as mudanças que ocorreram na sociedade e na vida e rotinas de trabalho dos nossos interlocutores diante do fenômeno da pandemia do Covid-19 em Imperatriz, MA. Tal acontecimento atinge de maneira sensível a vida dessas pessoas, suas relações sociais, cotidiano, práticas trabalhistas e rendimentos econômicos, estimulando-as a adotar mudanças imediatas e radicais que alteraram suas maneiras de ver e estar no mundo, o que tem gerado uma série de questões instigantes para o saber sociológico.

2. FORMAS E FIGURAÇÕES SOCIAIS: AS PERSPECTIVAS SOCIOLÓGICAS DE SIMMEL E ELIAS PARA PENSAR AS CIDADES E SEUS SUJEITOS

O primeiro capítulo da dissertação tem por objetivo explorar as contribuições de Georg Simmel (1858-1918) e Nobert Elias para pensar a figuração que envolve os motoristas urbanos da cidade de Imperatriz, Maranhão, sobretudo a partir de uma perspectiva que valoriza a compreensão dos seus contextos históricos de formação e recentes transformações. O que se propõe, a princípio, é refletir sobre como os autores em questão são essenciais para observar as relações sociais, os jogos e as teias que os envolvem nossos interlocutores em contextos urbanos dinâmicos. Para tanto, busco utilizar as lentes teóricas simmelianas e elisianas para melhor compreender os referidos atores sociais, traçando as possíveis conexões e/ou pontos de contatos entre as teorias evocadas, que ao nosso ver centram-se no aspecto relacional da vida social.

No presente trabalho o fio condutor que aproxima os dois intérpretes do mundo social e que será destacado em nossa narrativa gira em torno de uma *compreensão relacional* das conexões entre indivíduos e sociedades (SIMMEL, 2006, 1903, 2014; ELIAS, 1939a, 1939b, 1965 1969, 1970, 1994). A perspectiva processual presente nas obras dos dois autores torna-se significativamente relevante para uma Sociologia que se dedica à investigação das dinâmicas das relações sociais, sendo capaz de perceber tanto a influência da estrutura nas práticas dos indivíduos, como em Émile Durkheim (1858-1917), quanto o lugar da agência individual, como postulada por Max Weber (1864-1920). Nesse sentido, o que proponho é estabelecer um diálogo entre Elias e Simmel destacando os aportes teóricos dos autores para pensar as cidades a partir de seus grupos

e sujeitos sociais, tendo como eixo de análise empírica os motoristas que trabalham por aplicativos na cidade de Imperatriz.

Investigando a cidade e suas tramas em conexão com as experiências dos sujeitos sociais envolvidos diretamente na oferta de transporte urbano, busco dialogar em meu trabalho com os conceitos de *sociação* de Simmel e *figuração* de Elias para o processo de construção do meu objeto de pesquisa e desenvolvimento do meu trabalho de campo, experimentando a potencialidade desses referenciais teóricos para a construção do conhecimento acerca dos motoristas urbanos de Imperatriz⁶. Nessa perspectiva, entendendo a *sociação* (Simmel, 2006) por meio das relações que os indivíduos estabelecem entre si e suas influências recíprocas, e, a *configuração* (Elias, 1939; 1939b; 1965; 1969; 1970; 1994) através das teias de interdependências e relações de poder que permeiam os processos de interações entre os indivíduos, é possível imaginar uma aproximação analítica entre os referidos autores.

Com tal objetivo busco nas linhas iniciais do presente capítulo explorar, de maneira sintética, os principais destaques do pensamento simmeliano para o desenvolvimento dos meus argumentos. Em um segundo momento, tenho a intenção de destacar aspectos da obra elisiana que nos permitem compreender seus argumentos sobre as configurações sociais e suas características analíticas. Após esse tópico, exploro as aproximações entre Simmel e Elias delineando as possíveis proximidades e convergências entre o pensamento dos autores. Por fim, passamos a pensar os estudos sobre as cidades e seus sujeitos a partir do pensamento de Simmel e Elias, destacando a potencialidade da referida abordagem em sua articulação com o desenvolvimento do meu objeto de pesquisa.

2.1 FORMAS SOCIAIS, SOCIABILIDADE E CONFLITO EM GEORG SIMMEL

George Simmel (1858-1918) foi um sociólogo alemão que, assim como Max Weber (1864-1920), está associado ao processo de fundação e legitimação da Sociologia científica alemã, sendo considerado um clássico do pensamento sociológico⁷.

⁶ Alguns autores brasileiros já se propuseram a estudar as aproximações entre o pensamento simmeliano e elisiano, destacando-se entre esses as figuras de Waizbort (2001), Araújo (2010) e Alves e Maciel (2017).

⁷ É importante ressaltar que nem sempre o autor é integrado a este quadro, pois, como destacam alguns dos intérpretes desse campo do conhecimento, tais como Connel (2012) e Alexander (1999), as definições sobre

Desenhando uma ciência das *formas sociais* de base microsociológica a partir de um diálogo interdisciplinar, em especial com o campo da História e da Filosofia, Simmel (2006) compreende a sociedade como uma “*interação psíquica entre indivíduos*” (2006, p.15), capaz de gerar determinadas *formas sociais* conectadas e influenciadas por impulsos, finalidades e/ou *conteúdos*.

Para Simmel (2006) o conteúdo, matéria da *sociação*, seria:

Tudo o que existe nos indivíduos e nos lugares concretos de toda a realidade histórica como impulso, interesse, finalidade, tendência, condicionamento psíquico e movimento nos indivíduos – tudo o que está presente nele de modo a engendrar ou mediatizar os efeitos sobre os outros, ou a receber esses efeitos dos outros. (SIMMEL, 2006, p. 60)

O conteúdo estaria relacionado aquilo que impulsiona os indivíduos em suas interações e relações com os outros, de forma breve ou duradoura, levando-os a reprodução de determinadas *formas sociais* ou *formas de sociação*, tais como o conflito, que permeiam a vida do homem em sociedade. Sendo assim, a sociação, ou as formas de sociação, emerge como outro conceito de grande valia para o entendimento da obra de Simmel, pois:

A sociação é portanto, a forma (que se realiza de inúmeras maneiras distintas) na qual os indivíduos, em razão de seus interesses, sensoriais, ideais, momentâneos, duradouros, conscientes, inconscientes, movidos pela causalidade ou teleologicamente determinados -, se desenvolvem conjuntamente em direção a uma unidade no seio da qual esses interesses se realizam. (Simmel, 2006, p. 70)

Ao compreender a sociedade a partir de um processo interativo no qual os indivíduos se influenciam reciprocamente, Simmel opta por utilizar o conceito de sociação pois o mesmo nos induziria a percepção de um movimento recíproco essencial. A sociedade cria formas sociais a partir das relações interacionais e interdependentes que se estabelecem entre os indivíduos, cabendo à Sociologia e ao sociólogo observar, estudar e analisar em suas investigações científicas tais formas.

Como uma perspectiva que privilegia o estudo das formas sociais, a contribuição da Sociologia simmeliana para o desenvolvimento da minha dissertação associa-se as

o campo do pensamento clássico da Sociologia variam ao longo do tempo e nem sempre se vinculam a Marx, Weber e Durkheim.

suas reflexões acerca das *sociabilidades* e dos *conflitos*, processos que se interpenetram e estão presentes no horizonte das dinâmicas e práticas dos sujeitos que proponho estudar.

Simmel (2006) entende a *sociabilidade* como a parte lúdica da *sociação*, recorrendo às diferenças entre forma e conteúdo para desenvolver sua argumentação. Como pondera o autor “*para além desses conteúdos específicos, todas essas formas de sociação são acompanhadas por um sentimento e por uma satisfação de estar justamente socializado, pelo valor da formação da sociedade enquanto tal*” (SIMMEL, 2006, p. 64). Os conteúdos que levam a determinada forma de sociação autonomizam-se e se desvencilham de seus impulsos geradores iniciais, dando origem à sociabilidade, essa “satisfação do estar junto pelo prazer de estar junto”.

A conexão dessa perspectiva analítica conecta-se ao nosso objeto de pesquisa quando passamos a observar que motoristas se reúnem diariamente em pontos de táxis não apenas com a finalidade específica de conseguir passageiros e satisfazer suas necessidades eminentemente econômicas. Ao observar o cotidiano do referido grupo em um dos pontos da cidade da Imperatriz percebi que para além desse objetivo esses sujeitos utilizam o ponto e os momentos de espera por passageiros para a “descontração”, tornando aquele lugar um espaço onde podem “jogar conversa fora”⁸ e falar de futebol e política. Sob essa ótica os pontos revelam-se não apenas como lócus de atividades profissionais, mas como espaços onde é possível construir laços, amizades e afetos. Tais processos se aproximam daquilo que foi observado em espaços eminentemente de lazer como o *botequim* (MACHADO DA SILVA, 2016), espaço que apresenta uma recorrência de pessoas e onde é possível construir tais impulsos de sociabilidade.

Uma outra forma social importante para o desenvolvimento dos nossos argumentos é o *conflito*. Para Simmel (1964), o conflito é uma forma de sociação “[...] destinada a resolver dualismos divergentes, é uma maneira de conseguir algum tipo de unidade, mesmo que seja através da aniquilação de uma das partes em litígio” (Ibid, p. 568). A forma social do conflito permite observar os indivíduos a partir de processos, internos e externos, através dos quais cada um se constrói a partir de suas relações e interações sociais. Nesse momento, Simmel (Ibid) chama nossa atenção para o lado positivo do conflito, que permite aos indivíduos se construir e reconstruir, se agrupar e/ou

⁸ “O discurso se torna um fim em si mesmo... arte de conversar... Na conversa puramente sociável o assunto é somente o suporte indispensável do estímulo desenvolvido pelo intercâmbio vivo do discurso enquanto tal”. (SIMMEL, 2006, p. 80)

reagrupar, realizar alianças e construir unidades. A sociedade não se constrói apenas a partir da harmonia e forças convergentes, como apontado por autores menos prevenidos, pois necessita de uma dose de elementos de dissociação, sendo “[...] o resultado de ambas categorias em interação, que assim se manifestam como inteiramente positivas” (Ibid, p. 571).

A importância da compreensão simmeliana sobre o conflito para as investigações sociais foram identificadas ainda na graduação, especialmente a partir das pesquisas realizadas junto ao LAEPCI/UFMA (Laboratório de Estudos e Pesquisas Sobre Cidades e Imagens). Analisando o surgimento dos transportes em Imperatriz, percebi que entre as categorias de trabalhadores existia um conflito que, seguindo Bielich (2009), caracterizo-o como “*Guerra Del Centavo*”, que, grosso modo, pode ser entendido como uma luta por passageiros, e, conseqüentemente, um maior rendimento ao final dos dias de trabalho.

A emergência de novas categorias de trabalhadores do transporte torna possível um conflito latente em torno da competitividade por passageiros, alimentando hostilidades significativas em torno da atuação dos motoristas urbanos de Imperatriz⁹. Analisando a relação entre os motoristas a partir de suas interações cotidianas é possível apreciar como o aparecimento de novos sujeitos do transporte são vivenciados como “ameaças”, suscitando resistências, estereótipos e estigmas por parte dos trabalhadores mais antigos. Enquanto taxistas buscam deslegitimar outros serviços com o objetivo de não perder seu espaço nas atividades de transporte, os novos sujeitos buscavam caminhos para sua legitimidade no contexto local.

O reconhecimento da própria categoria surgiu dentro de um contexto de conflito que, nessa perspectiva intergrupar, constitui um importante elemento para a unificação do grupo, já que transforma o grupo não somente no momento do conflito, tornando-os agressivos [...] mas transforma-os em si mesmo, fazendo com que enxerguem um inimigo externo comum (SIMMEL, 1983). Enfim, foi nesse processo de conflito que as duas categorias de 36trabalhadores desenvolveram um conjunto de interações a partir das quais buscaram construir suas próprias fachadas em relação a definição das identidades (real e virtual) do “outro”. (PEREIRA e PEREIRA, 2017, p. 164)

O que se depreende desses argumentos para o desenvolvimento do nosso trabalho é que o conflito contribui para a formação dos grupos e sociedades, possibilita

⁹ Uma análise mais detalhada pode ser observada no artigo “Interações, Estigmas e Sentimentos: notas sobre o ofício de motataxistas em Imperatriz-MA” escrito por mim e pelo professor Jesus Marmanillo Pereira em 2017 e publicado na revista *Tessituras*.

identidades e unifica indivíduos. *“Se as discórdias intragrupo colocam à prova a unidade do grupo, as lutas intragrupo reforçam, ao contrário, a coesão do interior do grupo”* (VANDENBERGHE, 2005, p. 121). Nesse sentido, os indivíduos se unem a fim de proteger a sua própria existência, como observado por Pereira e Pereira (2017), fortalecendo sua identidade, legitimidade e força coletiva.

As formas sociais da sociabilidade e do conflito desenvolvidas por Georg Simmel destacam a importância das interações para a compreensão e formação do mundo social ao mesmo tempo em que colocam em tela seus elementos lúdicos, muitas vezes considerados como residuais, e as dinâmicas que garantem o estreitamento ou o esgarçamento dos laços sociais.

2.2 PROCESSOS, CONFIGURAÇÕES E RELAÇÕES SOCIAIS SOB A ÓTICA DE NORBERT ELIAS

Como mencionado na parte introdutória desse capítulo, a teoria elisiana parte de um princípio processual, isto é, percebe que os atores e grupos sociais se influenciam de maneira recíproca ao longo do tempo, distanciando-se de perspectivas que sobrepõem o coletivo ao indivíduo ou de análises que dão primazia ao indivíduo sobre o coletivo. Para Elias (1970, 1994), indivíduos e sociedades se constroem mutuamente e de maneira interdependente a partir de processos de interação social permeados por relações de poder historicamente negociadas.

Tal questão aparece de maneira significativa ainda na obra *“O processo Civilizador”* (1939), onde o autor analisa os processos de formação dos Estados Nacionais europeus modernos e sua influência na modelagem das personalidades individuais, especialmente através da construção de noções como a de civilidade. A partir desse estudo *“evidenciou-se com bastante clareza a que ponto a modelagem geral, e, portanto, a formação individual de cada pessoa, depende da evolução histórica do padrão social, da estrutura das relações humanas”* (ELIAS, 1994, p. 28).

Na obra *“A Sociedade dos indivíduos”* (1969) Elias se debruça de maneira detida sobre o tema das relações entre indivíduos e sociedades, propondo uma visão relacional e processual de sua compreensão. Elias (1994, p. 67) afirma que *“toda sociedade humana consiste em indivíduos distintos e todo o indivíduo humano só se humaniza ao aprender*

a agir, falar, sentir no convívio com outros”. Nessa perspectiva, observa-se que o indivíduo se constrói na sociedade e pela sociedade, pois é por meio desta que esse se humaniza e singulariza, tornando-se distinto dos outros. Seguindo esse raciocínio Elias (1994) se questiona sobre o tipo de formação que compreendemos como sociedade, considerando que a mesma não foi planejada tal como se apresenta por nenhum de seus indivíduos, muito menos por todos, passando a existir por meio da ação das pessoas que lhe dão forma. Nesse contexto:

“Não sabemos, ao que parece, deixar claro para nós mesmos como é possível que cada pessoa isolada seja uma coisa única, diferente de todas as demais; um ser que, de certa maneira, sente, vivencia e faz o que não é feito por nenhuma outra pessoa, um ser autônomo e, ao mesmo tempo, um ser que existe para outros e entre outros, com os quais compõe sociedades de estrutura cambiável, com histórias não pretendidas ou promovidas por qualquer das pessoas que as constituem, tal como efetivamente se desdobram ao longo dos séculos, e sem as quais o indivíduo não poderia sobreviver quando criança, nem aprender a falar, pensar, amar ou comportar-se como um ser humano” (ELIAS, 1994, p. 68)

Investigar e compreender indivíduos e sociedades através de caminhos que sobrepõem um dos elementos sobre o outro, dificulta, segundo o autor, a compreensão da vida social, já que em nossas experiências cotidianas tais elementos não se dissociam. Frente essa crítica, para Elias (1994) nossa compreensão acerca do mundo social e seus sujeitos deveria ser auxiliada por um modelo conceitual no qual a concepção sobre indivíduos e sociedades possam melhor se harmonizar. Nesse quadro analítico a teoria elisiana se assenta em uma concepção relacional da vida social, pois:

O pensamento eliasiano como um todo vai contra a ideia de uma totalidade de unidades, considerando impossível pensar os indivíduos como indissociáveis dos laços sociais, como unidades isoladas de qualquer relação que possam estabelecer com os outros, assim como impedindo de conceber a sociedade como resultante de um agrupamento de seus membros, como entidades supra-individuais, exteriores e separadas dos indivíduos. (COSTA, 2017, p. 41)

Indivíduos e sociedades são “dois lados de uma mesma moeda”, sendo dissociados analiticamente pelos cientistas sociais. Desprendendo-se do pensamento que coloca as sociedades e os indivíduos como elementos isolados ou contrários e das teorias que sobrepõem um ao outro, Elias pondera que não se pode compreender o todo sem a parte, tampouco a parte sem o todo, concluindo que não existe indivíduo sem sociedade e tampouco sociedade sem indivíduos. Afinal, aquilo que se compreende como duas

substâncias distintas, sua “individualidade” e o seu “condicionamento social”, são momentos diferentes dos sujeitos em suas relações.

Trata-se, a partir dos argumentos do autor, de perceber as dependências entre indivíduos relacionados, focando nosso olhar ora sobre seus indivíduos e grupos, ora sobre suas formações sociais diversas. Tentando dar conta dessa perspectiva que se constrói por meio de um modelo conceitual centrado na ideia de *configuração*, entendida a partir das teias de interdependências que se tecem entre indivíduos e/ou grupos que a compõem, Elias aponta que:

Quanto mais intimamente integrados forem os componentes de uma unidade compósita ou, por outras palavras, quanto mais alto for o grau da sua interdependência funcional, menos possível será explicar as propriedades dos últimos apenas em função das propriedades da primeira. Torna-se necessário não só explorar uma unidade compósita em termos das suas partes componentes, como também explorar o modo como esses componentes individuais se ligam uns aos outros, de modo a formarem uma unidade. O estudo da configuração das partes unitárias ou, por outras palavras, a estrutura da unidade compósita, torna-se um estudo de direito próprio. Essa é a razão pela qual a sociologia não se pode reduzir à psicologia, à biologia ou à física: o seu campo de estudo – as configurações de seres humanos interdependentes – não se pode explicar se estudarmos os seres humanos isoladamente. Em muitos casos é aconselhável um procedimento contrário – só podemos compreender muitos aspectos do comportamento ou das ações das pessoas individuais se começarmos pelo estudo do tipo da sua interdependência, da estrutura das suas sociedades, em resumo, das configurações que formam uns com os outros (ELIAS, 1970, pp. 78-79)

No excerto acima é reforçada a dinamicidade das relações sociais e a necessidade de estudos que abarquem suas múltiplas facetas, capazes de destacarem tanto as partes que envolvem o todo, como o todo que envolve as partes, percebendo, assim, as interdependências e as configurações formadas nesses processos interativos. Segundo Conceição (2018, p. 96), “*a sociologia processual e da figuração foi criada por Elias objetivando responder o, considerado por ele, problema na teoria sociológica da relação entre indivíduo/sociedade e a agência/estrutura*”.

Tal problemática estava conectada a cisão entre as noções de indivíduo e sociedade percebida por Elias na teoria sociológica, pois, como pontuado por Conceição (2018), ao construir uma teoria processual o autor apresenta formas argumentativas para combater tal problemática. Nessa esteira Elias constrói sua crítica em relação aos determinismos, ou, como pontuado por Waizbort (2001), ao perigo de que *na reflexão*,

transformemos relações em objetos fixos e desrelacionados” (ELIAS, 1970, p. 132 apud WAIZBORT, 2001, p. 103)

Pensar de forma processual e seguir o pensamento de Elias (1970, 1994) torna-se importante, a partir da exposição precedente, porque nos leva a perceber as influências que as estruturas e os contextos históricos em que os indivíduos estão inseridos têm na modelagem de suas estruturas mentais e comportamentais, mas também a reconhecer que esses atores sociais são agentes, isto é, sujeitos ativos em suas redes de interdependências e jogos que envolvem os processos sociais¹⁰. Nesse sentido, pensar os processos nos possibilita um entendimento acerca não apenas das continuidades e permanências da vida social, mas também de suas transformações e rupturas, articuladas através das relações sociais e seu caráter dinâmico.

Imaginada a partir de suas teias de interdependências, a *figuração* elisiana se desenvolve a partir das interações entre os indivíduos e/ou grupos sociais.

Ao se adquirir distância suficiente, assim se pode reconhecer que todo indivíduo humano forma, em conjunto, específicas figurações: famílias, cidades, igrejas, empresas, batalhas, times de futebol, nações, grupos terapêuticos e outras tantas incontáveis, se encontram completamente em lentas ou rápidas correntes e estão ligadas. Não é o bastante, porém, perceber a formação de outras figurações humanas de vários tipos. O passo decisivo consiste em reconhecer a si mesmo como indivíduo interdependente, como um ser humano entre outros, que se é parte de determinada figuração. (Elias, 2006b: 301 apud Ribeiro, 2010, p.167)

A figuração desenhada por Elias parece superar a dicotomia indivíduos e sociedades, ao passo em que identifica as influências mútuas entre os indivíduos e/ou grupos sociais em seus processos de construção e reconstrução ao longo da história. Ribeiro (2010), ao se debruçar sobre a sociologia processual e a noção de figuração elisiana, pondera que o autor utiliza tais noções aspirando descobrir os sentidos do viver próprio de cada grupo, sociedade ou indivíduo que se pretenda analisar, e, mais que isso, destacar o caráter dinâmico da realidade social, que não é estática, mas processual e permeada por múltiplas relações sociais.

¹⁰ É importante ressaltar que apesar de Elias abrir espaço para a análise da agência dos indivíduos, essas ações nem sempre são consideradas intencionais. Muitas dessas ações não pretendidas podem resultar em situações inesperadas e não planejadas. No entanto, como pontua Conceição (2018), cabe destacar que mesmo que essas ações não sejam considerados intencionais, por não serem calculadas e planejadas, estas não podem ser compreendidas como meras mudanças não estruturadas, pois existe uma ordem social que acaba por influir no curso de seu desenvolvimento.

Com base no exposto e inspirada pela teoria elisiana, tenho como objetivo compreender os motoristas do transporte alternativo da cidade de Imperatriz, Maranhão, a partir dos ensinamentos da noção de figuração (ELIAS, 1970), isto é, destacando as teias de interdependências, permeadas por relações de poder, onde se desenvolvem as ações dos sujeitos sociais, suas alianças, tensões e/ou conflitos. De olho nas dinamicidades das relações sociais nos aproximamos do seu entendimento contextual, capaz de revelar o conflito como uma parte constitutiva e essencial das sociedades. “*A vida social dos seres humanos é repleta de contradições, tensões e explosões. [...] a vida dos seres humanos em comunidade certamente não é harmoniosa*” (ELIAS, 1994, p. 20). O autor destaca que as tensões fazem parte da sociedade e do jogo de produção e reprodução das figurações sociais, já que:

O fato de duas pessoas lutarem por uma mesma oportunidade social, seja ela um pedaço de terra, ou um mesmo produto, o mesmo mercado ou a mesma posição social, origina algo que nenhuma delas pretendeu: uma relação competitiva, com suas leis específicas, ou, conforme o caso, uma elevação ou queda dos preços. Assim, pela entremeação dos anseios ou planos estreitamente relacionados de muitos indivíduos, entram em ação mecanismos de monopólio, avançando rumo a áreas cada vez mais vastas. (ELIAS, 1994, p. 58)

Interagindo de maneira dinâmica na formação das configurações sociais, sem que haja um planejamento de longo alcance prévio de sujeitos ou grupos específicos, os sujeitos estão envoltos em relações conflitivas e competitivas, que geram resultados que ultrapassam os planos individuais e permitem que enxerguemos os jogos sociais. Logo, “*o indivíduo só pode ser entendido em termos de sua vida em comum com os outros. A estrutura e a configuração do controle comportamental de um indivíduo dependem da estrutura das relações entre os indivíduos*” (ELIAS, 1994, p. 56)

Ao perceber as relações entre as diversas categorias de transporte em Imperatriz articulada às configurações sociais é relevante destacar que essas teias de interdependências devem ser estudadas como processos sociais que ganham forma a partir da interação dos indivíduos que a compõem. Dinâmicas e mudanças ao longo dos anos se conectam a partir de necessidades socialmente construídas, a exemplo do desenvolvimento do transporte público na década de 70 e 80 em Imperatriz, que se expande através da incorporação de novos atores sociais.

2.3 APROXIMAÇÕES ENTRE AS SOCIOLOGIAS DE GEORG SIMMEL E NORBERT ELIAS

Diversos autores buscaram nas últimas décadas destacar as possíveis aproximações entre as interpretações de Georg Simmel e Norbert Elias sobre o mundo social e suas dinâmicas. Um primeiro fio condutor que aproxima as sociologias simmeliana e elisiana gira em torno de uma análise processual do mundo social, como bem pontua Waizbort (2001) ao tentar mostrar que os elementos fundantes da sociologia de Elias derivam das leituras de George Simmel. Se Simmel não aparece citado diretamente em suas obras, essa situação se deve, aparentemente, a influência de leitores de Simmel sobre o autor, como Karl Mannheim (1893-1947) e Max Weber (1864-1920).

Por meio de uma concepção processual da vida social são levados em conta os pormenores da vida social, muitas vezes negligenciados pela teoria social clássica e contemporânea, valorizando-se uma compreensão do mundo social que conecta interpretações micro com análises relacionadas ao nível macro. Pensar as aproximações teóricas entre Simmel e Elias permiti-nos imaginar o social como processo, isto é, como produto de um conjunto de relações em movimento. Logo, “*elas fazem e desfazem, se constroem, se destroem, se reconstroem, são e deixam de ser, podem se refazer ou não, se rearticular ou não. As relações nunca são sólidas ou petrificadas.*” (WAIZBORT, 2001, p. 92). Acredito ser esta uma das principais confluências das contribuições sociológicas dos autores, pois nos levam a pensar o social a partir dos movimentos próprios da vida humana ao passo em que identificamos a processualidade inerente as relações sociais.

Pautados nessa maneira de enxergar o mundo social, os autores rejeitam o conceito de sociedade como tradicionalmente é pensado por denotar uma visão estática do movimento da vida social. Assim, Simmel opta por usar o termo *sociação* ou *formas de sociação* para designar o que correntemente entendemos por sociedade, nos permitindo pensar a mesma através de seu caráter interativo. Elias, por sua vez, utiliza o termo *configuração* ou *figuração* em substituição à sociedade, pretendendo com isso destacar as redes de interdependências que os indivíduos formam por meio de suas interações.

Do mesmo modo que Simmel vê nas formas sociais relações entre indivíduos só que a uma distância maior que torna essas relações básicas crescentemente mais opacas a ponto de justificar o estudo das estruturas por si como se fossem absolutamente autônomas, Elias considera que não se pode perder a vista de que, do mesmo modo como num jogo de cartas, o Estado-Nação, a sociedade,

a arte, dentre outros, nada mais são que redes de relações vividas entre indivíduos. (NERY, 2007, p. 158)

Ambos autores compreendem as formas sociais ou suas configurações a partir das interações e/ou interdependências entre os indivíduos, colocando como ponto chave para a compreensão do social a análise de suas relações, que estão em constante movimento processual e interacional.

A ênfase dada à interação, a processualidade das relações sociais e a conexão entre estruturas e práticas apontadas por Simmel se fazem presentes, guardadas as devidas proporções, na teoria configuracional de Elias, pois, como aponta Waizbort (2001) ao analisar as interfaces entre as duas teorias, fica evidenciado a continuidade da teoria simmeliana no pensamento elisiano. Waizbort arrisca-se a dizer que “*a contribuição de Elias está em formalizar, no conceito de figuração e suas consequências, a concepção que está presente nas análises de Simmel*” (WAIZBORT, 2001). Desenvolvendo esse argumento Waizbort faz um exercício pertinente e interessante, a meu ver, sobre a possibilidade de um jogo de troca de palavras nos escritos de Simmel, capazes de nos remeter diretamente aos trabalhos de Elias.

Assim toda a unidade não é por assim dizer solipsística, mas sim, uma função da multiplicidade. A unidade se realiza imediatamente apenas junto a multiplicidade. Ela se constitui no objeto como a forma na qual a pluralidade de suas partes vive. Unidade e pluralidade são conceitos complementares não só logicamente, mas também em sua realização. A pluralidade dos elementos produz, através de suas relações mútuas [*Wechselbeziehungen*], o que denominamos unidade do todo; mas aquela pluralidade não seria imaginável sem esta unidade [...] (SIMMEL, 1987, p. 225)

Tais relações de “unidade” e “multiplicidade”, se transposta no registro “indivíduo” e “sociedade”, tornam-se literalmente uma formulação do conceito elisiano de “figuração”. (WAIZBORT, 2001, p. 17)

O exercício proposto pelo autor supracitado nos leva a ratificar a inter-relação e/ou um possível *continuum* entre as duas teorias, já que a crítica feita por Elias a uma teoria social que transforma relações em objetos fixos e desrelacionados (ELIAS, 1970) já se faz presente, de maneira incisiva, nos escritos de Simmel. Antes de ser proposta a noção de figuração, que busca mostrar que “*a sociedade é o próprio entrelaçamento das interdependências formadas pelos indivíduos*” (ELIAS, 1939a), Simmel (2006) já havia demonstrado a necessidade de se pensar a processualidade das relações, propondo o conceito de sociação como forma de demonstrar que a sociedade deve ser compreendida

por meio das relações recíprocas dos sujeitos sociais. Nessa perspectiva, a proposição elisiana de pensar a sociedade e seus indivíduos encontra muitas de suas notas na proposição de Simmel, que explora a sociedade a partir de suas interações.

Além de uma perspectiva de análise processual do mundo social, outro ponto que converge os escritos dos dois autores pode ser observado a partir da aproximação entre as noções de *conflito* e *jogo*. Tanto Elias quanto Simmel se utilizam da metáfora do jogo em suas teorias, propondo pensar as relações sociais seja por meio de uma figuração formada por redes de jogadores interdependentes, seja através dos jogos inerentes às formas e conteúdos da sociação.

O jogo, como o da coqueteria evocado por Simmel, demonstra que não é possível jogar sozinho, pois sempre se joga com alguém por meio de uma relação influenciada pela ação de múltiplos sujeitos. Como bem aponta Waizbort (2002), esse é um exemplo relativamente simples, das múltiplas camadas que envolvem o jogo social, sendo perceptível em escalas reduzidas ou em formações complexas, como os Estados Nacionais. A partir dessa percepção Waizbort acredita que Simmel desenvolve a proposição de que a existência do mundo é um jogo infinito e conflituoso (SIMMEL, 1910, p. 65 apud WAIZBORT, 2002, p. 108).

Os jogos que permeiam as relações envolvem conflitos, que na teoria dos referidos autores emergem como outro ponto de contato entre seus argumentos e perspectivas. Ambos apreciam o conflito como parte do processo construtivo e constitutivo da sociedade, deslocando as interpretações que tendem a colocar em evidência apenas seu caráter dissociativo. Os autores buscam mostrar em suas teorias como o conflito faz parte das dinâmicas e relações sociais, sendo um elemento essencial na história dos grupos sociais e construção humana, ou, como aponta Waizbort (2002, p. 110), no jogo de forças que constituem as relações humanas.

Simmel busca demonstrar que o conflito é uma forma de sociação capaz de estimular coesões e unidades sociais, isto é, capaz de unir e eliminar divergências constitutivas do mundo social. A percepção do conflito em Elias aproxima-se de Simmel ao destacar que os “*conflitos são um aspecto da vida em conjunto dos homens uns com os outros*” (ELIAS, 1989, p.226 apud WAIZBORT, 2001, p. 110). Como parte importante da dinâmica de formação dos Estados Modernos europeus, os conflitos entre indivíduos e grupos sociais emergem como elementos da dinâmica da vida individual e social, que

se desenrola sem planejamento à longo prazo prévio. Nesse sentido, para Waizbort aquilo que:

Vemos Elias repetir, pela enésima vez, que são os conflitos, as lutas e as tensões dos elementos que estruturam o todo (seja social, seja individual), vale dizer, a sociedade (ELIAS, 1939, II, p. 387), de fato estamos entrando, pela porta dos fundos, na sociologia simmeliana, e em especial no quarto capítulo da *Soziologie*, intitulado “O Conflito”, em que as lutas, tensões, concorrências e conflitos são os elementos que conduzem a “síntese da sociedade” (SIMMEL 1908, p. 284-382, aqui p. 328). (WAIZBORT, 2001, p. 110)

Portanto, o conflito, assim como os processos e os jogos, é uma categoria fundamental para a compreensão do mundo social e a continuidade de suas dinâmicas na teoria sociológica de Simmel e Elias. Após esse breve destaque das aproximações entre as teorias dos dois autores, tento agora mostrar como suas proposições são importantes para pensarmos a cidade, tendo como pano de fundo o meu objeto de estudo.

2.4 SIMMEL, ELIAS E AS CIDADES

Simmel e Elias não se intitulavam cientistas sociais ou sociólogos urbanos, eram antes de tudo pensadores que buscavam compreender o mundo social dito moderno, suas dinâmicas e sujeitos. Nas obras dos autores dois de seus escritos nos permitem identificar contribuições significativas para os estudos sobre as cidades: “*A grandes cidades e a vida do espírito*” (1903) de Georg Simmel e “*Os Estabelecidos e Outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*” de Norbert Elias em parceria com Jhon L. Scotson (1965). As duas obras citadas têm como pano de fundo de suas análises a cidade, abordada de maneira direta através do estudo das metrópoles na primeira, e, estudada tangencialmente através de um de seus bairros na segunda. Logo, o que se propõe através da análise dessas obras é olhar para a teoria dos referidos autores e identificar pistas teóricas e metodológicas que nos permitem qualificar nossa compreensão sobre as cidades, seus sujeitos e dinâmicas.

Ao explorar as grandes cidades alemãs Simmel (1903) destaca e busca compreender os modos de vida urbano, permeados pelas formas sociais que ganham forma no contexto das experiências e estímulos da metrópole. Nesse sentido, o autor busca ressaltar o desafio psicológico e social do indivíduo diante das forças externas das

grandes cidades, especialmente Berlim, e seus inúmero estímulos, significativamente diferentes daqueles colocados pelo contexto da vida rural.

A referida obra é permeada pelos desafios teóricos que as relações entre indivíduos e sociedades nos colocam, na medida em que as mesmas são pensadas a partir de sua existência na metrópole. A cidade é o lugar privilegiado para as tensões individuais e sociais devido, entre outras situações, aos estímulos intensos que permeiam esse ambiente, promovendo, por um lado, o crescimento das particularidades individuais em meio à multidão, e, por outro, a objetificação do indivíduo, como um elo diante das forças sociais. Ressaltando essas duas tendências, Simmel pensa a cidade como um palco para lutas e tensões, onde os lugares dos atores sociais estão constantemente em processo de mudança. Portanto, *“a função das cidades grandes é fornecer o lugar para o conflito e para as tentativas de unificação dos dois, na medida em que as suas condições peculiares se nos revelam como oportunidades e estímulos para o desenvolvimento de ambos.”* (SIMMEL, 1903, p. 589)

Traçando uma análise sobre a cidade a partir dos grupos que difusamente a compõem, Elias ressalta a conflitualidade como uma relação inerente a esses contextos e suas dinâmicas. Elias e Scotson (2005) propõem em *“Estabelecidos e Outsiders”* um olhar sobre Winston Parva, nome fictício do bairro operário inglês estudado por eles, capaz de perceber os indivíduos e grupos ali presentes a partir da figuração social que formam em conjunto. Nessa perspectiva, os autores buscam compreender as interações sociais que se desenrolam nos bairros da cidade a partir de suas interdependências, isto é, das relações de poder que se estabelecem contextualmente entre os moradores ali presentes.

Interessados inicialmente na investigação das diferenças dos níveis de delinquência de dois bairros, os autores modificaram seu objeto de estudo ao ter contato com seus interlocutores e observarem que as diferenças econômicas existentes entre eles eram insuficientes para explicar a dinâmica de estigmatização que envolvia as representações sobre o bairro mais novo. Partindo dessa descoberta, os autores passaram a se interessar pela compreensão das relações que permeiam as classificações interdependentes de indivíduos e grupos sociais, especialmente através dos termos *estabelecidos* e *outsiders*. Essa pesquisa empírica sobre a configuração social de Winston Parva permitiu aos autores destacar relações de poder que não estão necessariamente ligadas ao emprego da violência física e observar a cidade para além de suas instituições

sociais, enfocando os aspectos psicológicos como um fator importante nas configurações sociais¹¹.

Os conceitos chaves aqui evocados, formas sociais/sociação e configuração, são essenciais para pensarmos a cidade por trazerem à tona a processualística e as dinamicidades da vida citadina. Como aponta Park (1979), a cidade é o cadinho das raças e culturas, pois neste lugar há o surgimento de novas variedades e novos tipos sociais, portanto, é um local privilegiado para a observação das formas sociais e das configurações, através das quais é possível captar as interações entre os indivíduos, os laços, os conflitos e as dinâmicas das relações sociais. Nessa perspectiva, sociação e configuração nos permitem evocar as dinamicidades e os movimentos das relações sociais, dando ênfase aos fluxos constantes e ininterruptos que permeiam as relações sociais e que fazem com que as configurações sociais se formem, se desfaçam, se refaçam e se reconfigurem a todo instante. Se esse *devoir* é inerente as relações sociais, na cidade ele ganha uma conotação diferenciada, já que essas mudanças se processam de forma mais acelerada e intensa.

O que se depreende do exposto até o momento é que olhar para o social e para a cidade a partir das perspectivas simmeliana e elisiana significa deixar de engessar as interações sociais, isto é, de transformar aquilo que é movimento em algo estático. Inspirada por essas ideias de fluidez, movimento e dinamicidade busco compreender a cidade e meu objeto de estudo, na medida em que um olhar elisiano e simmeliano torna possível identificar as interdependências, relações de poder, jogos, conflitos e interesses que envolvem o mundo social.

Revisitando os dados de minha monografia à luz da teoria simmeliana e elisiana podemos traçar considerações instigantes para nortear minha atual pesquisa sobre a atuação dos motoristas por aplicativos na cidade. Na medida em que surge uma nova categoria de trabalhadores, os grupos já existentes na cidade sentem-se ameaçados, nos levando a refletir sobre as relações entre estabelecidos e outsiders (ELIAS, 2000) e suas múltiplas dinâmicas urbanas. Dinâmica e mutante, a vida social e suas configurações vão se transformando ao longo do tempo, permitindo que um grupo que hoje é outsider amanhã possa ser representado como estabelecido a partir de diferentes arranjos

¹¹ Aqui, podemos estabelecer uma aproximação entre o Simmel de “As Grandes Cidades e a Vida do Espírito” e o Elias de “Estabelecidos e Outsiders”, pois ambos autores abrem perspectivas de análise para pensar o aspecto psicológico presente nas relações e interações sócias.

interacionais, identitários e representacionais que se articulam no encontro e confronto com o “outro”. Ao partir de tal reflexão e percebendo a presença de novos atores nesses instáveis equilíbrios das tramas sociais formados pelos indivíduos, os motoristas que trabalham por aplicativos deslocam nossa reflexão e desafiam nossa imaginação sociológica para a compreensão plástica e dinâmica do mundo social.

Pensar de forma relacional e processual, nessa chave argumentativa, me auxiliou sensivelmente na construção do objeto de pesquisa do mestrado, como também despertou meu olhar para uma análise renovada dos dados já obtidos na graduação com a pesquisa de iniciação científica. O movimento e a mudança fazem parte da constituição das relações humanas e é a partir dessa premissa que procuro compreender os motoristas da cidade de Imperatriz, Maranhão, atentando-me constantemente para as mudanças em curso capazes de modificarem os equilíbrios das interações entre os atores que compõem essas teias de interdependências.

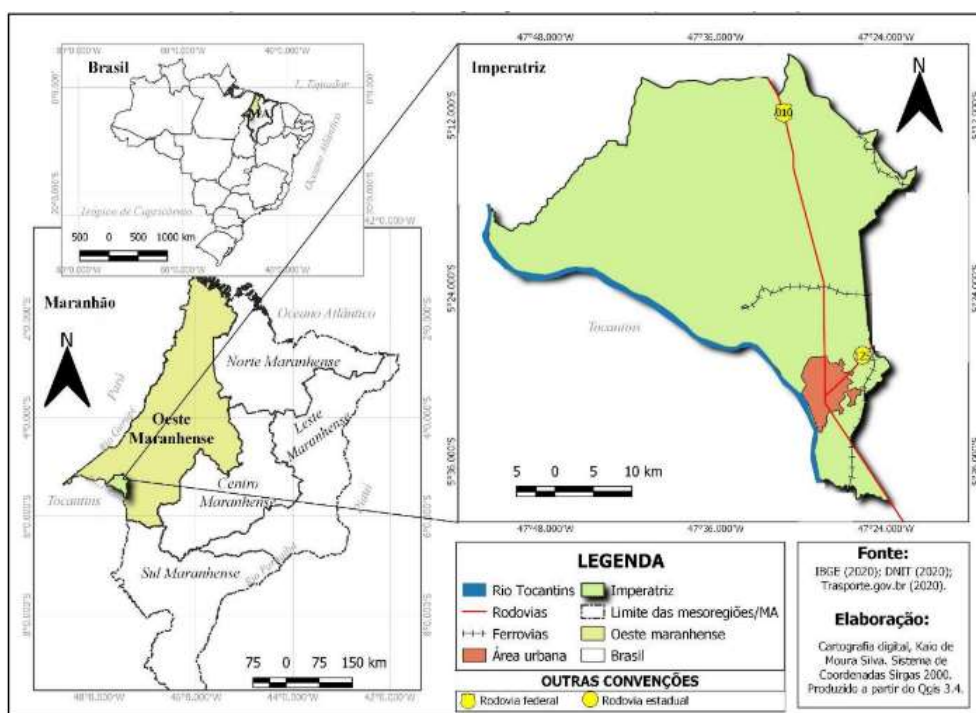
Compreender os processos que permeiam as relações entre os atores no espaço citadino significa, sob essa perspectiva, compreender a própria cidade. Portanto, acredito que a análise relacional, esboçada tanto por Simmel quanto por Elias, é significativamente rica para a apreensão das aceleradas mudanças do espaço citadino e as configurações que se formam dinamicamente por meio desses processos. Nesse caminho analítico, antes de aprofundarmos nossas reflexões sobre as teias de interdependências formadas pelos sujeitos sociais envolvidos na oferta do transporte, deseja-se, a partir de agora, explorar Imperatriz e sua face de cidade média, resgatando traços do contexto histórico de sua formação como uma etapa necessária para a compreensão do espaço formado dinamicamente por esses sujeitos.

3. IMPERATRIZ NO ESPAÇO URBANO MARANHENSE E BRASILEIRO

O presente estudo se insere em um campo de pesquisas mais amplo que gira em torno da compreensão sociológica das cidades, seus sujeitos e dinâmicas. Nesse sentido, busco com a pesquisa abrir espaços para pensar as cidades brasileiras que não se caracterizam como metrópoles, mas também não podem ser classificadas como pequenas, apresentando, assim, uma interface de elementos e características entre esses dois modelos tipológicos. Diante desse objetivo, a proposta do presente capítulo é explorar a formação sócio histórica das cidades *médias* amazônicas, com ênfase especial para a cidade de Imperatriz, sudoeste do estado do Maranhão.

O que se propõe nesse momento do trabalho é uma reflexão sobre as narrativas associadas ao que caracteriza uma cidade média, buscando detectar os aspectos comuns e específicos a esses espaços na região estudada. Se não existe uma definição unânime e consensual sobre esses espaços, esta pesquisa tem o potencial de trazer elementos para a reflexão e compreensão das cidades médias em uma zona de fronteira entre a região Amazônica e o Nordeste brasileiro (Ver Mapa 01).

Mapa 1 - Localização geográfica da cidade de Imperatriz

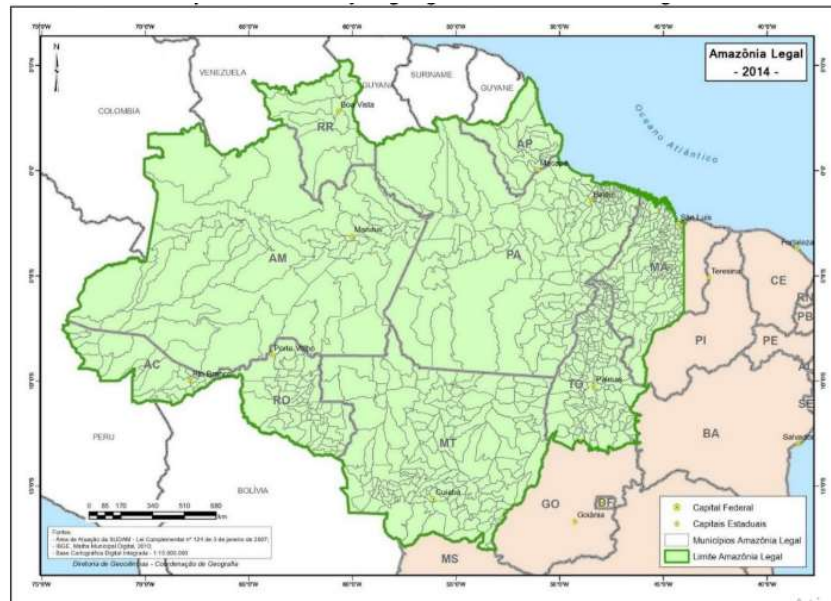


Fonte: SILVA (2021)

Como destacado no mapa acima, Imperatriz está localizada na mesorregião oeste do estado do Maranhão, compondo administrativamente a região Nordeste do país. Devido sua situação de fronteira com o estado do Tocantins, região Norte do Brasil, por meio do rio que recebe o nome deste e divide os dois estados, Imperatriz é conhecida localmente por muitos nomes, tais como a “Princesa do Tocantins”, o “Portal da Amazônia” e/ou a “Pré-Amazônia Maranhense”, pois sua posição geográfica a coloca como parte do território maranhense que compõe a Amazônia legal¹² (Ver Mapa 02).

¹² Conforme aponta o Portal Amazônia, a “Amazônia Legal - Também chamada de Amazônia Brasileira, foi instituída pela lei nº 1.806/1953, durante o Governo Vargas. A partir de então, os estados do Mato Grosso, Tocantins (na época Goiás) e metade do Maranhão (até o meridiano de 44º) foram incorporados à região, não necessariamente nesta ocasião, mas a legislação permitiu que posteriormente isso fosse feito. Com tal definição, o governo federal pretendia levar desenvolvimento à região”. Disponível em: <https://portalamazonia.com/estados/amazonia-internacional/entenda-a-diferenca-entre-amazonia-legal-internacional-e-regiao-norte>. Acessado em 15 de novembro de 2021.

Mapa 2 - Delimitação da Amazônia Legal



Fonte: Silva (2021)

Sob essa ótica, torna-se importante identificar a localização geográfica de Imperatriz para compreender algumas das relações sociais que se desenvolvem entre os múltiplos espaços que lhe dão forma e os territórios circunvizinhos com os quais mantem conexões. O capítulo segue, a partir de agora com uma reflexão acerca dos processos associados à formação da cidade de Imperatriz, Maranhão, com foco em suas dimensões econômicas, sociais, políticos e culturais. Em seguida busca-se compreender algumas das transformações ocorridas no estado do Maranhão e na região Amazônica e os sujeitos conectados a esses processos de mudanças. Por fim, busco refletir sobre a cidade de Imperatriz e as possibilidades de sua análise sociológica a partir de suas especificidades, sobretudo através daquilo que podemos considerar como cidades médias.

3.1 FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE IMPERATRIZ: TRAÇOS DE SEUS ASPECTOS ECONÔMICOS, CULTURAIS, SOCIAIS E POLÍTICOS

Imperatriz foi fundada como vila pelo Frei Manoel Procópio em 16 de julho de 1862, denominando-se inicialmente Santa Tereza. O território teria sido habitado nesse momento por pessoas abastadas e donos de grandes porções de terras e fazendas,

marcando de maneira decisiva a ligação dos primeiros anos do povoamento de Imperatriz, assim como outras cidades do Sul do Maranhão, com a atividade da criação de gado (Sousa, 2015).

Coutinho (1994) afirma que entre 1856 e 1896, ou seja, desde sua fundação até o final do século XIX, Imperatriz não passou por nenhum “surto de desenvolvimento” expressivo. A vila, que contava em 1895 com uma população de 546 pessoas, até esse momento possuía oficialmente apenas uma rua, que recebeu diversos nomes ao longo do tempo, tais como Rua da Paz, Rua Grande e Rua Quero. Resgatando o relato de Ribeiro Amaram, produzido em 1894, Coutinho aponta que:

Tem Imperatriz 48 casas de telha, 88 de palhas, Igreja matriz coberta de telha e tapada em parte de adobos e em parte de palha, em estado de ruína. Uma capela sob a invocação do Bom Jesus, coberta de telha e tapada de adobos, de propriedade de Francisco Calixto de Araujo Catuaba. Cemitério murado, ameaçando ruínas; coletoria e agência de correios, duas cadeiras de instrução primária; mantidas pelo Estado, e uma aula particular fundada em janeiro do ano corrente (1896) com frequência de 10 alunos. Tem 47 casas de negócio de secos e molhados e algumas tendas de artes e ofícios, sendo: 2 alfaiates, 5 sapateiros, 1 ourives, 5 ferreiros, 1 oleiro e 1 funileiro. (Coutinho, 1994, p. 73)

A descrição acima nos remete a uma Imperatriz muito distinta da que encontramos em 2021, apresentando um número ínfimo de casas, residências e estabelecimentos comerciais. Coutinho (1994) considera que mesmo após 40 anos de sua fundação a vila não apresentava “aspectos de progresso”, sendo marcada por um processo de povoamento lento e gradual até o início do século XX e sua primeira metade, momentos nos quais suas dinâmicas econômicas, políticas, culturais e sociais começam a se transformar significativamente.

3.1.1 Entre políticas governamentais, estradas e dinâmicas populacionais

Para Tamires Silva Morais (2015), que estudou a segregação socioespacial associada ao processo de ocupação do centro da cidade de Imperatriz na década de 1950, os processos de *migração* e deslocamentos ao longo do último século são decisivos para compreender a transformação da cidade e sua atual conformação. De acordo com a autora, a abertura da estrada que liga Imperatriz a Grajaú em 1953 e o início da construção da

Rodovia Belém-Brasília¹³ em 1958 são processos fundamentais para uma análise qualificada da história e do processo migratório que envolve a formação atual da cidade de Imperatriz. Essas estradas foram extremamente importantes para a história da cidade e suas dinâmicas, pois promoveram a ligação terrestre entre as localidades da região que antes eram conectadas somente através das navegações realizadas no Rio Tocantins.

A cidade de Imperatriz, diante das inúmeras transformações socioeconômicas vivenciadas ao longo da sua história, reflete, na produção do seu espaço urbano, desigualdades produzidas socialmente, ao passo que também orienta as relações e condições impostas a essa sociedade. Nesse sentido, o processo de formação espacial urbana de Imperatriz responde a inúmeros fatores que a marcaram ao longo do tempo, em especial, os ciclos econômicos do arroz, da madeira e do ouro, além da construção da rodovia Belém-Brasília. (Carvalho, 2016, p. 125 e 126)

Como aponta Moraes (2015), na década de cinquenta, sobretudo em seus anos iniciais, temos diante de nós uma pequena cidade, que se resume administrativamente a um trecho de três ruas¹⁴ que a dividia e estratificava.

Para Carvalho (2016), o aumento populacional ocorrido em Imperatriz após a década de 50 é fruto das transformações econômicas e estruturais pelas quais passou este território.

A implantação desta rodovia ocorreu no final da década de 1950 associada às macro políticas desenvolvidas pelos governos militares que objetivaram a articulação e integração da porção setentrional do país às demais áreas do território. A rodovia Belém-Brasília promoveu a inauguração dos caminhos modernos, ou seja, a articulação do norte ao centro-sul do país. (Sousa, 2015, p. 166)

A ocupação intensiva da região Sudoeste do Maranhão ocorre dentro de uma lógica do avanço e consolidação do capital nesses territórios, viável, entre outras situações, por meio da abertura de novas estradas para o escoamento de insumos e produtos. *“Assim, a rede urbana da Amazônia foi afetada pela ação do Estado subordinado ao capital, o processo que tornou a cidade e a difusão da urbanização estratégicas para a rápida ocupação da região, e para a reprodução do capital”* (Antero, 2019, p. 4). É nesse contexto que se torna útil e necessária a construção da Rodovia Belém-Brasília, e tantas

¹³ Rodovia federal BR-010.

¹⁴ Vale ressaltar que a descrição apresentada Moraes (2015) é sensivelmente diferente da apresentada por Milson Coutinho (1994), pois neste momento o território já havia se elevado à categoria de cidade e seu perímetro urbano se expandido, já que agora essa territorialidade passava a ter 3 ruas.

outras estradas no país, articulada a proposta de interligação e integração de áreas consideradas “isoladas” e afastadas com os grandes “centros” brasileiros.

Os deslocamentos entre as cidades, que eram realizadas em grande escala através dos caminhos de terra e rios da região, tiveram seu quadro significativamente alterados com a instalação de conexões terrestres e “*a rodovia Belém-Brasília exerceu nesse contexto papel primordial, uma vez que incitou a mobilidade do trabalho e de fluxos migratórios à esta cidade e região*” (Sousa, 2015, p. 170). Para Milson Coutinho, “*se não fosse a estrada – Belém-Brasília, Imperatriz ainda seria uma vilazinha acanhada de poucos anos passados, à falta de medidas governamentais que deslanchassem a vila para a explosão de progresso que, hoje, com justiça, experimenta*” (Coutinho, 1994, p. 27).

3.1.2 Ciclos econômicos, expansão e possibilidades econômicas

Para Santos (2018) os fluxos migratórios que ajudam a formar Imperatriz não podem ser resumidos aos momentos subsequentes a construção da rodovia Belém-Brasília, pois as experiências de ciclos econômicos anteriores e a posição privilegiada da cidade nos ajudam a compreender sua centralidade econômica, política e cultural em relação a algumas de suas cidades circunvizinhas. É importante salientar que o termo “ciclos econômicos” pode ser sociologicamente bastante controverso, no entanto, não nos deteremos nessa discussão e o termo será aqui evocado por ser amplamente utilizado na bibliografia local consultada.

Segundo Borges, Carniello e Tadeucci (2014), Imperatriz vivenciou em sua história pelo menos 08 ciclos econômicos: o do gado (de meados até o final do século XIX); o da borracha (1896-1910); o da castanha (1920-1930); o do garimpo de cristais e diamantes (1935-1950); o do arroz (1950-1980); o da madeira (1970-1981); e, o ciclo do ouro (1980). Tais “ciclos”, com durações e impactos variados, são identificados não para destacar momentos da possível exclusividade de alguma atividade econômica em Imperatriz, mas para salientar as principais atividades desenvolvidas na cidade e na região ao longo do tempo.

O ciclo do *gado* teve uma notória importância para a região, pois foi ele o responsável pelo impulso para a ocupação inicial de Imperatriz nos seus primeiros anos, exercendo bastante influência ainda no século XX. Segundo Franklin (2008), a

localização de Imperatriz enquanto um “portal da Amazônia” e a abundância de recursos naturais tornou possível o desenvolvimento dos ciclos da *borracha* e da *castanha* na região no final do século XIX e primeiras décadas do XX. Nesses momentos, migrantes de diversos estados do país se deslocaram para Imperatriz em busca do Látex e, posteriormente, das castanhas do Pará. Apesar desses ciclos iniciais de exploração econômica Imperatriz ainda possuía um difícil acesso, pois, como mencionado anteriormente, não existiam estradas asfaltadas para a locomoção terrestre na região, o que dificultava o escoamento de produtos e insumos. Imperatriz nessa época recebia a alcunha de “Sibéria Maranhense”, devido localizar-se distante da capital do estado e dos grandes centros urbanos e ter um difícil acesso por via terrestre.

Importante mencionar que o ciclo do *arroz* que se iniciou na década de 1950 tem uma importância crucial para o desenvolvimento econômico e político da cidade. Este começa a se desenhar em um contexto de falta de possibilidades de escoamento das produções locais, assim como nos ciclos anteriores, mas ganha um novo momento quando nessa década Imperatriz começa a se conectar por vias terrestres a outras localidades, a princípio com a estrada Imperatriz-Grajaú e, posteriormente, com a construção da BR-010. De acordo com Franklin (2008), em 1956 o arroz já era o principal produto agrícola comercializado no município, havendo sido produzidos nesse ano 18.700 sacas do produto. O autor aponta que Imperatriz foi o maior produtor de arroz do estado até metade dos anos 1970, levando o Maranhão a se tornar o segundo maior produtor do Brasil naqueles anos.

Com o objetivo de compreender os processos migratórios que envolvem a Amazônia maranhense, Santos (2015) considera que na década de 1970 Imperatriz era o município da região que mais recebeu migrantes, apresentando um crescimento demográfico mais intenso que outros municípios do interior do Maranhão. Trabalhando com narrativas de 20 famílias de distintos bairros da cidade, o autor busca explorar as razões que levaram esses sujeitos a se deslocar para a região, caracterizando-a como a principal área de recepção de migrantes no estado entre às décadas de 1960 e 1980. A partir da análise das falas de seus interlocutores Santos (2015) destaca a importância dos ciclos agrícolas, sobretudo o do cultivo do arroz, no processo de atração de migrantes e deslocamentos rumo à Imperatriz.

Tal afirmativa coaduna com os dados da pesquisa de iniciação científica que realizei junto ao Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens (LAEPDI)¹⁵, coordenado pelo professor Dr. Jesus Marmanillo Pereira, acerca do cotidiano, imagens e memórias da “Farra Velha”, área da cidade de Imperatriz conhecida por seus prostíbulos e usinas de beneficiamento do arroz. Os entrevistados naquele momento, como o senhor Nozinho, dono de uma usina de beneficiamento de arroz na Rua João Lisboa, e Dona Cecília, moradora da Rua Sousa Lima, apontam que o produto foi muito importante para o desenvolvimento da economia local e sustento de suas famílias, seja devido ao seu comércio e beneficiamento, seja por meio do consumo utilizado para a subsistência familiar.

Segundo o Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (apud Franklin, 2008) de 1960, nos primeiros cinco anos da década de 1950 o município de Imperatriz recebeu 4.247 migrantes, quase a metade de toda a sua população à época, que naquele momento ainda incluía o distrito de Montes Altos, emancipado em 1955. Franklin (2008) considera que esse fluxo migratório aumentou significativamente com a construção da rodovia Belém-Brasília em 1958, capaz de estimular a intensificação da comercialização do arroz e a circulação de pessoas na região, tornando-se um atrativo para migrantes em busca de melhores condições de vida.

Buscando compreender esse processo migratório Santos (2018) argumenta que o contexto da construção de Brasília e de uma rodovia de integração nacional são fatores relevantes no processo de atração de migrantes para a cidade¹⁶. Vale notar que mesmo cruzando diversas outras cidades, a rodovia estimulou um processo ímpar em Imperatriz, devido, entre outros fatores, aos grandes volumes de terras devolutas para o cultivo e suas grandes riquezas naturais. Portanto, as “*extensas áreas disponíveis para plantar e criar, dezenas de rios e riachos perenes, abundantes florestas de valiosas madeiras, e a posterior facilidade de transporte*” (Franklin, 2008, p.170) são fatores que explicam o *boom* populacional ocorrido em Imperatriz.

¹⁵ A referida pesquisa é fruto do plano de trabalho de iniciação científica intitulado “História e Visualidades Urbanas do Ciclo do Arroz: Imagens e Memórias na área da Farra Velha”, orientado pelo professor Dr. Jesus Marmanillo Pereira, fomentado através de uma bolsa de pesquisa da FAPEMA através do edital BIC-05309/17 com vigência entre setembro de 2017 até agosto de 2018.

¹⁶ Esse processo associa-se a um arranjo político local e suas conexões federais, pois como argumentam Santos (2018) e Franklin (2008), a influência de Simplício Moreira, prefeito da cidade na época, foi decisiva para que o trajeto da rodovia passasse pela cidade.

Na esteira desses argumentos, outros ciclos econômicos que possuem papel fundamental na história da cidade associam-se à extração da *madeira* e do *ouro*. O primeiro ganha forma concomitante ao ciclo do arroz nas décadas de 1960 e 1970. Segundo Santos (2018) e Franklin (2008), o extrativismo acelera-se em função da abertura da BR-010, capaz de estimular o potencial e a visibilidade da extração da madeira na região, assim como o escoamento deste produto. O ciclo foi um dos fatores atrativos para migrantes na região, impulsionando não só a sua extração como também a abertura de serrarias de pequeno, médio e grande porte, assim “*da paisagem da cidade passam a fazer parte indissociável as cargas de arroz e o caminhão madeireiro*” (Franklin, 2008, p. 140)

O ciclo do ouro emerge em um contexto de declínio da produção de arroz e madeira na região. Franklin (2008) aponta que nesse momento o comércio local passava por uma profunda recessão, o que inclusive gerou discussões acaloradas em torno da necessidade de industrialização do município como forma de garantir o crescimento econômico vivenciado nas décadas anteriores. Com o fenômeno da Serra Pelada¹⁷ essas discussões foram amortecidas, pois a produção do garimpo foi responsável pelo aquecimento do setor comercial na cidade, tais como o de transportes, máquinas, equipamentos e alimentos. Imperatriz ocupou um lugar de destaque neste ciclo, pois funcionou como um *espaço de integração socioeconômica no ciclo do ouro* (Santos, 2018). Um dos fatores que ajudam a explicar essa centralidade é o fato desta “*ser a cidade com maior porte comercial da região e por estar a apenas 350 quilômetros do garimpo, Imperatriz era ainda o município que detinha o maior número de habitantes trabalhando em Serra Pelada*” (Franklin, 2008, p. 151).

Nessa chave argumentativa o ciclo do ouro, assim como os outros ciclos econômicos apontados, foi fundamental para o processo de povoamento e expansão econômica de Imperatriz, devido, entre outras situações, a cidade funcionar como centro abastecedor e principal porta de entrada e saída da zona de exploração mineral do ouro no Sul do Estado do Pará. Apesar do seu potencial para reerguer a economia imperatrizense esse ciclo perdurou apenas por cerca uma década (1980), e, como ressalta

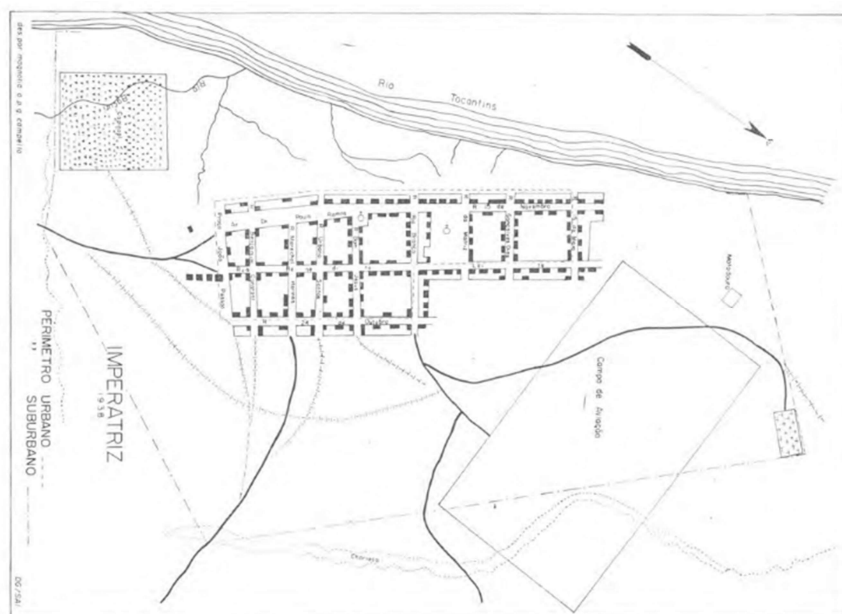
¹⁷ O garimpo da “Serra Pelada”, localizado no Pará, foi intensamente minerado entre 1980 e 1992 por milhares de garimpeiros que buscavam enriquecer através da extração do ouro. Esse momento foi importante para a região não apenas devido a extração direta do ouro, mas também devido a movimentação do comércio das cidades das redondezas, inclusive Imperatriz, que servia como local de referência para a compra de produtos e insumos para os trabalhadores do garimpo.

Sousa (2015), assim como os demais foi relevante para as atividades econômicas subsequentes a década de 1980, pois o capital acumulado durante esses ciclos alimentou investimentos no segmento terciário. Nesse momento, “*o comércio e os serviços se colocaram desde então como as forças econômicas-motrizes da cidade de Imperatriz*” (Sousa, 2015, p.342)

3.1.3 Entre crescimentos desiguais, plantas e dinâmicas urbanas

Interconectando as transformações econômicas, políticas e sociais de Imperatriz, é importante ressaltar que tais mudanças se delineiam e ganham representação na planta da cidade, afinal “*a cidade está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que a habitam*” (Park, 1967, p. 27). Nessa perspectiva, como pontua Silva (2021), as relações sociais e capitalistas sinalizam as transformações no espaço urbano, revelando a produção da cidade em sua conexão com a ação de diversos agentes sociais e migrações que transformam a área urbana de seus territórios.

Mapa 3 - Área urbana de Imperatriz/MA na década de 1940



Fonte: Valverde; Dias (1967)

O mapa acima contempla o ano de 1940 e nos remete a descrição feita por Moraes (2015) sobre a Imperatriz dos anos 50, sobretudo até meados dessa década. Apesar do

fato de que o município dispunha no início dos anos 1950 de 15.375 quilômetros quadrados (Sanches, 2003), distribuídos em grandes porções de terra, seu perímetro urbano era muito pequeno, sobretudo se comparado a sua área total. Como pontuado por Moraes (2015) ao analisar os processos de ocupação da cidade, Imperatriz era nesse momento simbolicamente estratificada pelo grupo dos “pioneiros”, ligado a fazendeiros com alto poder aquisitivo, e o grupo dos “imigrantes”, associado aos recém-chegados, geralmente com baixo acesso a recursos econômicos.

A planta da cidade se organizava de acordo com essa divisão e ganhava forma por meio de uma relação entre *estabelecidos* e *outsiders* (Elias, 1965).

Desde a época da fundação de Imperatriz, as famílias abastadas e as principais lideranças da cidade concentraram suas residências na Rua 15 de Novembro, construindo nela os melhores prédios e contribuindo para que os serviços públicos essenciais nela fossem concentrados. As duas últimas ruas correspondiam à “periferia da cidade”, sendo essas duas ruas as que agregaram os primeiros contingentes de imigrantes que aqui chegaram. (MORAIS, 2015, p. 58)

A cidade descrita por Moraes (2015) desenhava-se a partir das distâncias sociais e econômicas de seus habitantes, materializadas em uma distância espacial que separava as ruas de moradia e os serviços disponibilizados àqueles que habitavam o perímetro urbano. Esse cenário social e espacial começa a ser redesenhado ainda na década de 1950, momento em que é possível observar uma significativa expansão territorial do perímetro urbano da cidade. Esse é o momento da criação de novas ruas pelo prefeito Mundico Barros (1900-1981), “*ao todo, foram abertas 29 ruas e cinco praças pelo governo municipal como resposta ao crescimento da população urbana desde a Praça de Fátima à rodovia Belém-Brasília.*” (Moraes, p. 49, 2015).

Mapa 4 - Área urbana de Imperatriz, MA, na década de 1960



Fonte: Valverde; Dias (1967)

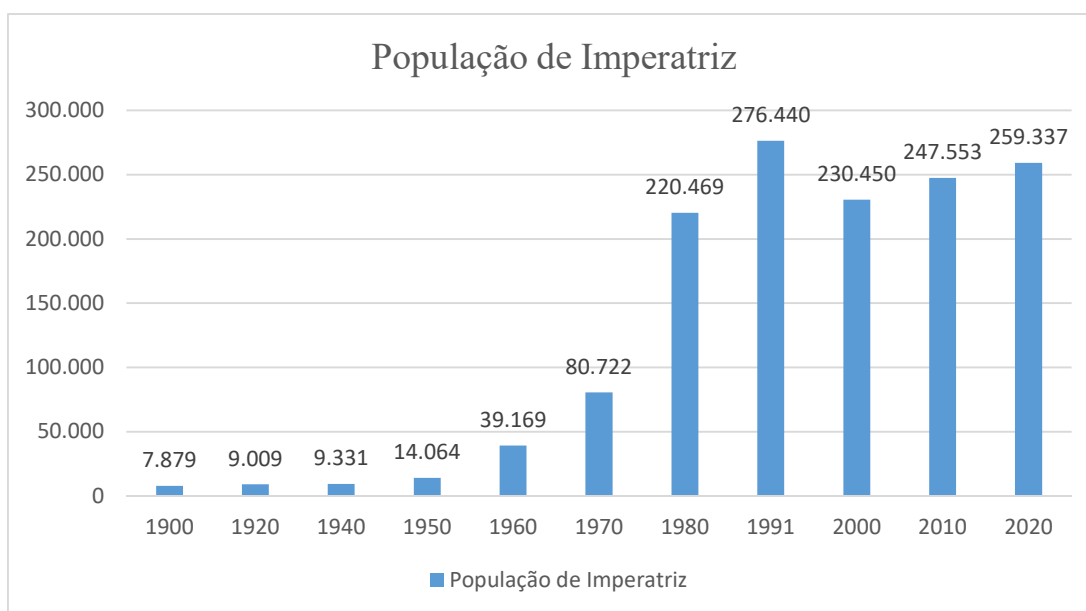
O cenário urbano de Imperatriz altera-se nessa década por meio da abertura de novas ruas e espaços que respondem as demandas sociais e econômicas inerentes as transformações pelas quais a cidade passava. Como mostra o mapa acima (Mapa 04), essa expansão espacial toma corpo através do aumento da extensão das primeiras ruas e a criação de novos logradouros em direção à BR-010. Conectada a processos econômicos, sociais e demográficos a década de 1960 cria as condições de possibilidades para uma série de mudanças na cidade, marcando um período de desenvolvimento das atividades do comércio e da pecuária (Sanches, 2003).

Nesse período a concretização da BR-010 permitiu a instalação de rotas rodoviárias intra e interestaduais, ligando a cidade de Imperatriz aos lugares do entorno e outros estados do país. Esse contexto de circulação de mercadorias e pessoas permitiu

uma profunda expansão do comércio, que ganha forma com a instalação de armazéns e lojas, a instalação de instituições educacionais, como a Escola Normal Regional Santa Teresinha, e a implantação de equipamentos da área da saúde, sobretudo a construção do Hospital Ebenezer, da Casa de Saúde São Vicente Ferrer, do Hospital São Raimundo e da Casa de Saúde Santa Luzia.

Entre as décadas de 1960 e 1980 Imperatriz passa a receber de maneira intensiva migrantes de outras cidades maranhenses e estados, o que proporcionou um aumento expressivo da sua população (Ver gráfico 01)

Gráfico 1 - Evolução do Aumento Populacional em Imperatriz, MA



Fonte: Carvalho (2016) / IBGE

A década de 1960 é considerada um divisor de águas para a cidade em diversos âmbitos, sendo o aumento populacional um deles, afinal o número de habitantes quase triplicou em comparação à década passada, passando de 14.064 para 39.169, e na seguinte quase dobrou, passando de 39.169 para 80.722 habitantes. Nos anos 1980, como mostra o gráfico, ocorre uma elevação significativa da população local chegando-se a cifra de 220.469 residentes, número que representa quase o triplo da população da década de 1970.

Importante ressaltar que durante essas décadas ocorreu um processo de fracionamento do território de Imperatriz por meio de uma série de desmembramentos e emancipações de distritos: em 1955 a vila de Montes Altos emancipou-se, levando consigo uma área total de 3.326 km²; em 1961 o povoado Gameleira, que se tornou o município de João Lisboa, desmembrou uma área de cerca de 2.697 km²; em 1981 o município de Açailândia, com uma área de 13.352 km²; e, em 1997 Imperatriz perde cerca de 5.000 km² de seu território para a formação dos municípios de Cidelândia, Governador Edson Lobão, Davinópolis, São Francisco do Brejão, São Pedro da Água Branca e Vila Nova dos Martírios. O desmembramento desses territórios relaciona-se não apenas a perda de parte de sua extensão territorial, pois também se associa ao decréscimo de sua população, que passam a integrar os novos municípios.

Em termos comparativos a população urbana e rural do município de Imperatriz transformou-se significativamente ao longo das últimas décadas (Ver Tabela 01).

Tabela 1 – População Urbana e População Rural de Imperatriz, MA

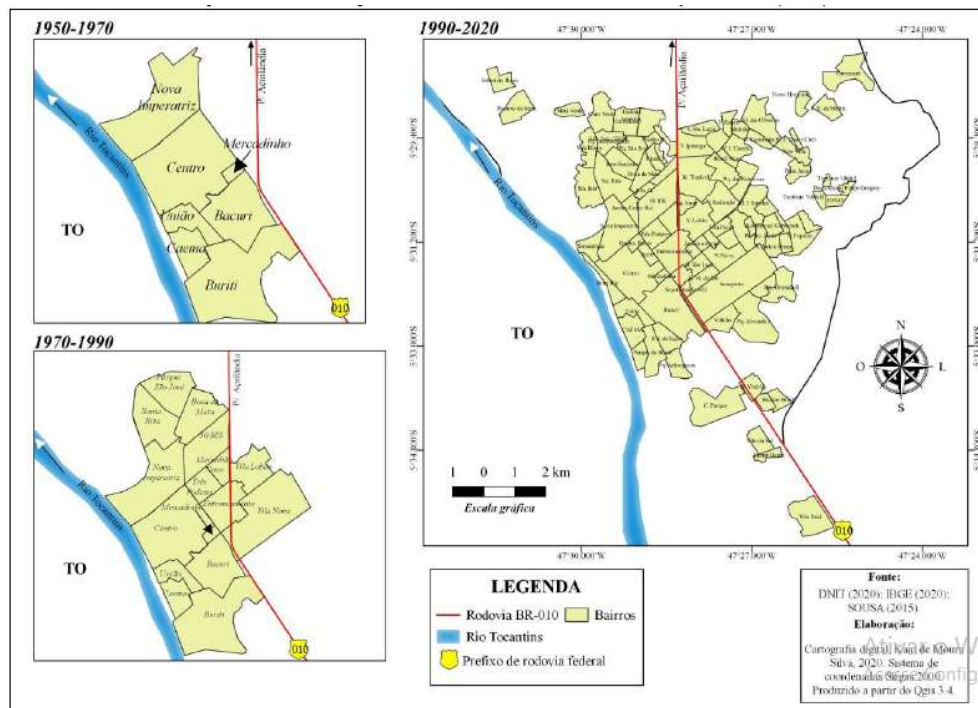
Ano	População Urbana	População Rural	População Total	Taxa de Ocupação (%)		Taxa de Crescimento Anual	
				Urbana	Rural		
1950	1.630	12.434	14.064	11,59	88,41	-	-
1960	8.987	30.182	39.169	22,94	77,06	50-60	10,79
1970	34.709	46.013	80.722	44,00	56,00	60-70	7,50
1980	111.818	108.651	220.469	50,72	49,28	70-80	10,57
1991	209.970	66.470	276.440	75,95	24,05	80-91	2,08
2000	218.550	11.895	230.450	94,84	5,16	91-00	0,50
2010	234.547	12.958	247.505	94,76	5,24	00-10	7,40

Fonte: Silva (2021 apud IBGE 1950-2010)

Observe-se, a partir da Tabela 1, que na década de 1950 a população rural de Imperatriz era quase nove vezes maior que sua população urbana, apresentando um contexto econômico, social e cultural conectado a uma pequena cidade que sobrevivia, sobretudo, das atividades ligadas ao gado, extração de castanhas e cultivo da terra, com especial ênfase ao arroz. Dinamicamente ligada ao espaço campesino o aumento da população rural foi expressivo e maior que o da população urbana até a década de 1970, momento em que ganha destaque o ciclo do arroz, que se inicia na década de 1950 e se estende até meados de 1970.

Com o declínio do ciclo do arroz e a centralidade do setor de comércio e serviços durante o ciclo do ouro, outro fenômeno que podemos correlacionar ao decréscimo significativo da população rural de Imperatriz está atrelado a emancipação de diversos povoados representados como área rural da cidade. Com o desmembramento de localidades como João Lisboa, Davinópolis e Cidelândia, Imperatriz que tinha cerca de 20 mil quilômetros quadrados de extensão, passa “a ter somente 1.367,9 km² quilômetros quadrados de área total, tornando-se um município eminentemente urbano, com aproximadamente 95% da população vivendo na cidade” (Franklin, 2005, p. 89). Dessa forma, o município de Imperatriz ao longo dos últimos anos vem diminuindo sua área territorial em um movimento concomitante de expansão de sua área urbana (Ver mapa 05).

Mapa 5 - Expansão do Perímetro Urbano da cidade de Imperatriz, MA



Fonte: Silva (2021)

A expansão do perímetro urbano de Imperatriz até os anos 1970 se limitava, como demonstra o Mapa 05, a rodovia BR-010 e a bairros contíguos ao Centro da cidade, antes restrito a uma rua. Esse é um período da criação de novos bairros, tais como Nova

Imperatriz, Mercadinho, Bacuri e Caema, e de uma série de transformações econômicas, políticas, sociais e culturais na cidade.

Em termos econômicos, como pontuado por Silva (2021), o comércio tem um papel fundamental no desenvolvimento e expansão das cidades, pois atua como um agente da produção e reprodução do espaço urbano, orientado pela lógica do consumo. Nesse sentido, a expansão da cidade coloca a Avenida Getúlio Vargas como uma grande protagonista do comércio local, atraindo comerciantes e prestadores de serviços para seu entorno. Ferreira (1995 apud Sousa, 2015) considera que:

O comércio de Imperatriz é bastante diversificado e ocupa quarteirões, absorvendo grande parte da mão de obra local. A avenida Getúlio Vargas, eixo principal do centro comercial mostra o nível comercial desta cidade com comércios especializados, lojas luxuosas, muitas delas semelhantes as encontradas nas grandes cidades do país. (Ferreira, 1995, p. 202 apud Sousa, 2015, p. 342)

O “eixo principal do centro comercial” incorpora uma importância significativa nas dinâmicas econômicas da cidade, levando o prefeito Carlos Amorim a construir o “Calçadão de Imperatriz” na Avenida Getúlio Vargas, privilegiando o comércio em detrimento da circulação de veículos nesta via. Portanto, “[...] desde a sua construção até hoje, o Calçadão de Imperatriz demonstra seu potencial enquanto importante centro popular de comércio, que atrai não somente os imperatrizenses, mas também consumidores de outras cidades” (Silva, 2021, p. 69 e 70). Ao correlacionarmos o comércio e a expansão territorial da cidade compreende-se que:

O processo de expansão da malha urbana na cidade de Imperatriz apresenta estreitos vínculos com a difusão das atividades terciárias nesta cidade. A criação de novos espaços, ou seja, de novos bairros sofreu e tem sofrido as intervenções diretas do mercado que tem se preocupado com a especialização destas áreas. Muitos bairros foram surgindo em Imperatriz após a década de 1970 e com estes, surgiram também, as demandas pelas atividades comerciais e pelos serviços de educação, saúde, lazer e etc. (SOUSA, 2005, p. 116).

As transformações iniciadas nas décadas de 1970 e 80 tomam novas proporções nos anos subsequentes, como aponta o Mapa 05. Nesse momento é possível visualizar uma nova expansão territorial urbana de Imperatriz através do aumento total de seu perímetro urbano, a criação de novos bairros e a articulação de novos sujeitos e demandas sociais.

Segundo o site da prefeitura de Imperatriz¹⁸, atualmente a cidade conta com cerca de 160 bairros distribuídos em seu território. Essa expansão, realizada por meio da criação de novos bairros tem como uma de suas consequências o estímulo a criação de novos núcleos comerciais na cidade, apontando transformações significativas nas dinâmicas econômicas da cidade.

Há na cidade de Imperatriz distintas áreas dedicadas ao comércio varejista. Pode-se mencionar como exemplos mais representativos deste segmento os seguintes bairros: o centro principal e os bairros: Mercadinho, Bacuri, Nova Imperatriz, Vila Lobão e o bairro Bom Sucesso. Em todas estas áreas é possível encontrar uma vigorosa presença do comércio varejista, sendo que a área mais expressiva é representada pelo centro principal. (Sousa, 2015, p.348)¹⁹

Ao refletir sobre o crescimento territorial de Imperatriz observa-se não apenas a expansão horizontal da cidade, mas também sua expansão vertical, como vem sendo discutido por autores como Oliveira (2017) e Veloso (2019), e seu incentivo estatal, através da criação de bairros populares (Silva e Sousa (2020); Silva, Sousa e Soares (2021)). Em meio a bairros planejados e estruturados encontramos, ainda, invasões/ocupações que dão origem há inúmeras áreas habitacionais de Imperatriz, tais como o bairro Bom Jesus, que perduram e resistem até hoje (Moreira e Pereira, 2021).

Distantes do centro da cidade os “bairros do governo” e as ocupações apresentam uma série de traços e características comuns, experimentando rotineiramente a falta de saneamento básico, escolas, postos de saúde e transportes, o que nos leva a refletir sobre o direito à cidade e à moradia para essas pessoas. Não se objetiva aqui entrar nessa discussão, mas pontuar que essa expansão territorial (tanto horizontal quanto vertical) nos leva a refletir sobre a necessidade da articulação de uma malha de transportes urbanos capaz de gerar a mobilidade necessária para o acesso aos serviços básicos na cidade²⁰.

Nas linhas finais desse tópico destaca-se que o espaço urbano imperatrizense tem passado por distintas transformações (que ocorrem de formas desiguais e segregadas)

¹⁸ Disponível em: <https://www.imperatriz.ma.gov.br/portal/imperatriz/a-cidade.html>. Acesso em 18 de agosto de 2021.

¹⁹ Além do forte comércio formal, Sousa (2015) destaca as ocupações informais como atividades centrais para o sustento de muitos imperatrizenses.

²⁰ O setor de transportes é um setor de serviços em crescimento na cidade de Imperatriz, MA, e dispõe de distintos modais para a realização da mobilidade dos moradores da cidade.

que se interconectam com a produção do espaço e com as formas econômicas vivenciadas ao longo do tempo. Como pontuado por Lima Junior et all (2014), Imperatriz tem vivenciado uma reconfiguração urbana desde o início do século XXI até os tempos hodiernos, onde o setor de serviços continua exercendo um acentuado poder na economia, mas abre espaço para as atividades de um polo industrial incipiente. Consolidada como centro regional, a economia de Imperatriz é fortemente marcada pelo setor terciário, contribuindo para a configuração do espaço urbano da cidade. Esta se tornou um polo atrativo de capitais, empresas, indústrias, mercadorias e pessoas, nos levando a destacar o papel do capital na conformação dos espaços urbanos maranhenses.

3.2 MARANHÃO, AMAZÔNIA E IMPERATRIZ: RELAÇÕES ENTRE O CAPITAL E O ESPAÇO MARANHENSE

A reflexão sobre a constituição da cidade de Imperatriz não pode ser dissociada das transformações socioeconômicas e políticas que envolvem a formação do espaço urbano na região Sudoeste do Maranhão.

Nesse caminho analítico Jailson de Macedo Sousa (2015), no segundo capítulo de sua tese, explora os processos iniciais de ocupação do território no século XVI em conexão com as atividades ganadeiras, seguindo-as até as primeiras décadas do século XX. De olho nos conflitos que permearam a ocupação do território da cidade e nos caminhos que levam a conquista do interior do Maranhão a partir do século XVIII, Sousa (ibid) destaca a criação do gado como um importante vetor nas disputas em torno da terra, apontando a pecuária como uma atividade econômica que se sobressai sensivelmente nesse momento. O autor destaca que a produção do gado propiciou a articulação entre o litoral e o interior, promovendo a integração regional e estimulando a emergência de núcleos urbanos, como a cidade de Carolina.

Pôde-se observar que a atividade ganadeira enquanto elemento econômico, ou seja, como atividade econômica dominante no sul do Maranhão desde meados do século XVIII, ou ainda, como forma de ocupação e povoamento do território foi responsável pela efetiva organização das populações na porção meridional do território maranhense. A pecuária representou também a atividade econômica responsável por promover a articulação e integração do sertão maranhense às demais áreas da província e à porção norte do Maranhão. (Sousa, 2015, p. 125)

Em um contexto de conflitos e lutas que envolvem a expansão da pecuária na região Sudoeste do Maranhão reestrutura-se o espaço urbano-regional amazônico, transformando o território maranhense a partir dos inúmeros processos de ocupação e povoamento articulados a projetos econômicos (Sousa, 2015; Silva, 2021).

Silva (2021) considera que o processo de urbanização no Brasil está atrelado a introdução e difusão dos meios técnicos científicos e informacionais que ocorrem de forma desigual a partir da divisão social do trabalho e do território. Sob essa ótica, a industrialização emerge como um processo essencial para a urbanização do país a partir das décadas de 1940 e 1950, desencadeando processos distintos de ocupação e povoamento do território brasileiro.

Portanto, presencia-se nas diferentes regiões do Brasil, dinâmicas e funções diferenciadas, devido à divisão social e territorial do trabalho. Onde as regiões onde ocorreram maior concentração industrial, permitiram que houvesse um sistema moderno de transportes e comunicações, facilitando a ampliação do comércio e o controle de produção. Com isto, se expandiram as relações econômicas, conseqüentemente, ocorreu o avanço da urbanização. (SILVA, 2021, p. 22)

No percurso da industrialização brasileira as regiões Sul e Sudeste, com especial ênfase para o estado de São Paulo, tornam-se o “berço” do crescimento econômico e industrial do país, e, conseqüentemente da urbanização, pois, como pontua Silva (2021), essa região tornou-se a maior área polarizadora do Brasil.

Em meio a um processo de industrialização regionalmente centralizado a Amazônia brasileira vivenciou um longo período de “esquecimento” por parte das autoridades e órgãos federais, sendo foco de atenção a partir das necessidades que envolvem a afirmação de uma soberania estatal sobre a Amazônia e incorporação das regiões Norte e Nordeste ao fluxo de “desenvolvimento” do país. *“Este constituiu o momento em que a Amazônia brasileira assumiu segundo os órgãos estatais e o capital a condição de fronteira de recursos, ou seja, trata-se uma região de excelentes oportunidades à reprodução do capital”* (Sousa, 2015, p. 132). Como delineia o autor, essa maneira de imaginar a região logo passou a se refletir nos discursos e planos políticos que reverberavam a necessidade de integração desta região aos espaços produtivos do país e do mundo.

As iniciativas para o desenvolvimento e integração da Amazônia à economia nacional e mundial delinear-se mais acentuadamente a partir de 1964, com a primeira fase dos governos do ciclo militar cuja meta básica era uma política de integração e ocupação para a Amazônia, fundamentada na filosofia Integrar para não Entregar. Para viabilizar esta integração e ocupação em 1966 é criada, com sede em Belém, a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) em substituição à SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) que tinha sido criada em 1953. (Ribeiro, 1998, p. 70-71 apud Santos, 2019, p. 133).

Sousa (2015) destaca que as mudanças nos investimentos na região foram perceptíveis em distintas áreas, abrindo-se diversas redes de exploração de produtos conectadas ao crescimento demográfico deste espaço. Nesse momento ocorre de maneira intensiva a instalação e reformas de redes rodoviárias, a modernização das redes de telecomunicações, que se refletia fortemente nos núcleos urbanos, e, a expansão das redes hidroelétricas para o fornecimento de energia para as novas indústrias que estavam se instalando na região.

Ao refletir sobre o processo de reestruturação da região amazônica, pautado em Becker (1982), Sousa (2015) aponta que algumas das estratégias para sua ocupação e povoamento envolveram:

a) A apropriação pública e privada das terras através dos projetos de colonização; b) A indução de fluxos migratórios e, conseqüentemente, a formação de um mercado de trabalho regional móvel; c) A construção dos eixos de integração espacial, particularmente, a rodovia Belém-Brasília que conectou a região norte às demais regiões do país; d) A urbanização que constitui o principal instrumento no processo de ocupação e povoamento regional delineado a partir da década de 1950. (Sousa, 2015, p. 135)

O autor considera que esses processos se conectam de inúmeras formas a lógica do capital, que, associada à iniciativa estatal, imprime novos rumos ao desenvolvimento das cidades maranhenses. Portanto, “[...] entende-se que o Estado assumiu as rédeas do planejamento regional, pautando as suas ações na adoção de projetos modernizadores, ou seja, em empreendimentos econômicos vinculados à produção agropecuária, à mineração e à produção energética” (Sousa, 2015, p. 136). Apesar dos discursos desenvolvimentistas difundidos junto aos projetos de ocupação da Amazônia e do aclamado crescimento econômico da região se observam inúmeros conflitos com as populações locais nesses arranjos, acentuando desigualdades historicamente presentes entre os sujeitos da Amazônia maranhense.

Diante desse contexto Sousa (2015) aponta que a partir da década de 1980 começa-se a observar mudanças estruturais nas cidades da região, tais como: 1) aumento da conectividade, pautada na ideia de mobilidade e acesso a informação; 2) início de uma incipiente industrialização; 3) início de processos de urbanização; 4) organização da Sociedade Civil; 5) emergência da problemática Socioambiental; e, 6) nova escala, regional e territorial, com especial ênfase na criação da Amazônia como uma região do Brasil.

No caso da Amazônia oriental e, particularmente, na porção oeste maranhense as mudanças estruturais vinculadas à conectividade se materializaram principalmente em razão da construção de eixos estruturadores da articulação entre as diferentes regiões do país. Teve destaque nesse cenário a construção de ferrovias e rodovias. No caso particular da Amazônia oriental é importante mencionar os papéis conferidos à rodovia Belém-Brasília (BR-010) que promoveu significativas ligações do Norte às regiões situadas no centro-sul do país. (Sousa, 2015, p. 138)

Importante ressaltar que nem todos os núcleos urbanos da região foram contemplados na mesma proporção por essas obras e mudanças, pois, como aponta Sousa (2015, p. 138), *“entende-se que apenas algumas cidades eleitas pelo capital e pelo Estado é que passaram a ser entendidas como áreas estratégicas nos processos de reprodução do capital”*. Diante de tais mudanças e do contexto em que elas se inserem Sousa (2015) aponta que é necessário nos questionarmos sobre os reais significados da palavra modernidade e dos projetos que foram implementados na região.

Nesse momento ocorrem mudanças estruturais significativas nas cidades maranhenses, despontando um processo de urbanização que ocorre com mais intensidade em alguns espaços, o que leva Sousa (2015) a destacar em seus estudos a centralidade dos núcleos urbanos de Açailândia, Balsas e Imperatriz. Articulado a um mercado de trabalho regional que se alimenta de sucessivos fluxos migratórios, a urbanização dessa região do Maranhão tem na mobilidade uma de suas estratégias fundamentais de ocupação. Nesse sentido, por mais que possamos entender a migração como um desejo individual de deslocamento, esta se caracteriza como uma tendência impulsionada por diversos processos, entre eles os econômicos e os estatais.

Na fronteira Amazônica oriental a mobilidade do trabalho é a solução encontrada para compatibilizar as necessidades da força de trabalho e a produção de alimentos para sustentá-la. No correr do processo migratório, parte relevante do campesinato transformou-se em força de trabalho

assalariada e uma parte ínfima permanece como camponesa proletária, conseguindo-se com isso compatibilizar as necessidades sem conceder legalmente a terra com baixos custos, uma vez que esta última pressiona os salários para baixo e assegura a sua própria reprodução. (Becker, 1991, p. 94 apud Sousa, 2015, p.157).

Portanto, é por meio do trabalho que a reprodução do capital se legitima na fronteira Amazônica, atraindo inúmeros migrantes em busca de melhores condições de vida. Diante desse contexto, como aponta Santos (2015), é necessário olhar para as fronteiras como frentes de expansão e frentes pioneiras (Martins, 1997), compreendendo suas possibilidades sociais, demográficas e econômicas. Os processos de ocupação e de expansão territorial, para além do seu caráter político, desenvolvem-se pelo menos em duas frentes, que apesar de apresentarem um caráter espacial não se restringem a estes. Caracterizada por inúmeras relações de conflitos *“a frente de expansão se integra na economia de mercado de dois modos: pela absorção do excedente demográfico que não pode ser contido dentro da fronteira econômica e pela produção de excedentes que se realizam como mercadoria na economia de mercado”* (Martins, 1975, p. 46).

Nessa parte do país a lógica migratória que se articula ao desenvolvimento capitalista ganha caráter singular, pois *“grande parte da migração é condicionada pela mobilização do sistema capitalista, que transforma, política e economicamente, principalmente as nações em processo de crescimento e desenvolvimento”* (SANTOS, 2018, p. 81). No Brasil, a partir da década de 1970 incentivos do governo federal ao processo de descentralização industrial leva os governos estaduais e municipais a promoverem incentivos fiscais para a implantação de indústrias nos territórios “atrasados” do país, como é o caso da região da cidade de Imperatriz.

Entre a lógica do capital e incentivos estatais articula-se um processo de migração para o interior, onde *“as novas formas de migração no Brasil, surgidas a partir da década de 1980, envolvem novos processos e um maior envolvimento nas relações com o desenvolvimento social e regional, frente às transformações observadas no país”* (SANTOS, 2018, p.83). Nesse momento, segundo Santos (2018), o centro econômico financeiro do Sul do estado no início do século XX, a cidade de Carolina, que exercia influência no Sul do Pará e Norte do Goiás (atualmente Tocantins) desloca-se, com a construção da Rodovia Belém-Brasília, para a cidade de Imperatriz.

Portanto, ao analisar o processo de descentralização das indústrias brasileiras em direção ao Nordeste e Norte do país, observa-se que este apresenta-se conectado a inúmeras outras situações que, como aponta Queiroz et al (2019), culminam em uma amalgama entre perspectivas de modernização e estruturas tradicionais típicas da região. Em vista disso, observa-se o aumento e expansão de áreas urbanas geograficamente distantes dos grandes centros metropolitanos, estimulando transformações profundas na região Nordeste e na parte amazônica do Maranhão, ao se criarem as condições de possibilidades para que a cidade de Imperatriz se consolide como uma cidade média de suma importância para o estado.

3.3 CIDADES MÉDIAS NO MARANHÃO: PERSPECTIVAS SOCIOLÓGICAS A PARTIR DAS EXPERIÊNCIAS DE IMPERATRIZ

Como apontam Queiroz et al (2019), os primeiros estudos sobre *idades médias* no Brasil focaram-se em cidades que se localizavam no entorno das metrópoles brasileiras. No entanto, com o processo de descentralização do capital para o interior as chamadas cidades médias se expandem para diversas regiões e estados do país. Reportando-se as cidades médias da Amazônia, Antero (2019) considera que elas eram inexistentes antes de 1960, década na qual começam a ganhar notoriedade a partir de sua associação ao processo de expansão do capital no interior do Brasil (Sousa, 2015; Carvalho, 2016; Antero, 2019; Silva, 2021). Diante desse contexto, torna-se importante um questionamento acerca das características e atributos imaginados como necessários para que possamos considerar uma cidade como média e a partir de que enquadramento seria possível considerar Imperatriz como uma delas?

Os primeiros estudos sobre cidades médias convergiam para análises que privilegiavam os fatores demográficos para a classificação de uma cidade como média, articulando-se a uma definição proposta pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que considera uma cidade como média a partir de um recorte populacional que varia entre 100 e 500 mil habitantes. Autores recentes, tais como Carvalho (2016), Costa (2002) e Antero (2019), apontam que centrar a definição do que seja uma cidade média apenas em um fator demográfico pode ser um equívoco, pois como pontua Queiroz et al. (2019), o fator demográfico é o mais “cômodo” e “ingênuo”. Inconclusa, essa maneira de pensar deixaria de fora considerações decisivas acerca das

características urbanas, geográficas, econômicas, sociais, políticas e culturais dos contextos citadinos historicamente formados. Nesse sentido, *“um passo essencial é relativizar a métrica quantitativa do tamanho populacional que, sozinho, não dá conta de definir o conceito de cidade média, e considerar, por exemplo, o raio de influência que uma cidade exerce na sua localidade”* (Queiroz et al, 2019, p. 9)

Referindo-se a esse novo enquadramento, Costa (2002) salienta que:

Uma cidade média localizada numa região despovoada não teria o mesmo papel que outra localizada numa região densamente povoada. Ou seja, uma cidade com cerca de 20.000 habitantes localizada numa região despovoada, pelas funções que desempenha, poderá ser considerada uma cidade média e, pelo contrário, uma cidade com três vezes mais essa população, se inserida numa região fortemente urbanizada, pode desempenhar menos funções que cidades de dimensão inferior inseridas em contextos regionais, demográficos e económicos desfavorecidos. (Costa, 2002, p. 113)

Focando a análise nos sistemas regionais e locais que se articulam através das cidades médias a autora destaca a importância da relatividade do conceito e algumas das mudanças que permeiam a definição dessa categoria ao longo do tempo. Segundo Costa (2002), uma perspectiva regional e local acerca das cidades médias pode ser explorada a partir de dois caminhos. O primeiro percebe a cidade média em sua dimensão ou escala urbana, fazendo alusão a seu aspecto demográfico e a percepção deste espaço como uma entidade econômica e socialmente equilibrada, e, o segundo as relaciona com políticas de ordenamento e desenvolvimento, interligando-as à escala regional e às funções que estas estabelecem no sistema urbano regional, percepção mais recente nos estudos sobre as cidades médias.

Ao refletir sobre essas duas perspectivas, Costa (2002) busca demonstrar as insuficiências do critério quantitativo para a definição do que compreendemos como cidades médias, destacando a importância dos aspectos qualitativos para sua devida compreensão. Em uma perspectiva funcionalista *“as cidades médias eram assim designadas não só pela sua dimensão, mas porque se encontravam em níveis intermédios da hierarquia urbana e, como tal, desempenhavam funções compatíveis com a sua posição na rede urbana dos países”* (Costa, 2002, p. 109). Se nesse ponto observamos um avanço sensível com relação ao entendimento exclusivamente demográfico acerca das

idades médias, é importante salientar que tal perspectiva apresenta significativas limitações.

As dificuldades em definir as cidades médias com base em critérios demográficos e funcionais estão associadas a vários factores sobre os quais importa reflectir. Por um lado, depende do grau de urbanização e do sistema de povoamento, por outro, depende do próprio conceito de urbano. Factores como as diferenças na organização político-administrativa e o nível de desenvolvimento económico e social de cada país ou região são igualmente importantes, permitindo relevar a necessidade de compreender as diferenças e os contextos regionais em que se inserem as cidades (Costa, 2000).

Frente a essas perspectivas observamos uma pluralidade de fatores que passam a compor a compreensão sobre as cidades médias, apontando para a necessidade de um olhar amplo e complexo capaz de conectar fatores e aspectos quantitativos e qualitativos em suas análises. Costa (2000) argumenta que a definição de cidade média passou por um processo de complexificação, sendo agora evocado não apenas o fator demográfico e funcional em seu desenho, mas também aspectos culturais, históricos, políticos, econômicos e sociais. No quadro abaixo é possível esboçar em breves linhas o processo de transformação das perspectivas analíticas acerca das cidades médias ao longo dos últimos anos (Ver Tabela 02).

Tabela 2 - Evolução e significado do conceito de Cidade Média

Período	Modelo Urbano-Territorial	Conceito	Modelo de Intervenção	
			Escala Regional	Escala Urbana
Anterior a 1950	Crescimento Urbano	O conceito não existe. Difundem-se os conceitos de cidade jardim, cidade radiosa, ou outras concepções de cidades planeadas.	-	Leitura: <ul style="list-style-type: none"> • Cidade Aristotélica; • Cidade Jardim; • Cidade Radiosa; • Várias Intervenções ao nível urbano.
Anos 50	Crescimento Urbano	-	Lógica funcional, com o objetivo de promover o crescimento econômico.	-

Finais dos anos 60 – Início de 70	Crescimento Urbano	Primeiras referências ao conceito em França.	Lógica funcional, com o objetivo de promover o ordenamento do território e a correção dos desequilíbrios regionais.	-
Meados de 70 – Meados de 80	Desconcentração territorial – Contraurbanização e desurbanização	Leitura centrada na região, sendo a cidade média parte desta – paradigma do desenvolvimento local.	Desenvolvimento endógeno na base do Desenvolvimento regional.	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenção no Domínio Social; • Desenvolvimento de formas de contratualização. No caso francês os contratos das cidades médias eram também projetos de urbanismo.
Meados de 80 a 90	Urbanização dos territórios e reurbanização das grandes cidades.	Emergem os conceitos de Cidade Intermediária e Cidade Sustentável	Conjugação de dois objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Revalorização do ordenamento do território no sentido de aproveitar as potencialidades do território; • Promoção do desenvolvimento sustentável. 	Conjugação de dois objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Introdução do planeamento estratégico; • Promoção da Sustentabilidade Urbana.

Fonte: Costa (2002)

O conceito de cidade média surge articulado não apenas a necessidade de compreensão teórica dos fenômenos e dinâmicas que ocorrem em contextos que não se enquadram no termo metrópole, mas também devido as questões que envolvem processos de cunho políticos, econômicos, sociais e culturais, tais como a expansão do capital, e as migrações, que tem como palco as cidades interioranas no Brasil. Se antes dos anos 1950 não havia um interesse declarado em propor uma noção ligada a ideia de cidade média, no final da década de 60 esses contextos passam a ganhar importância na França associados “às políticas de desconcentração de população e actividades implementadas pelo VI Plano de Desenvolvimento Económico e Social (1971-1975)” (Costa, 2002, p. 104). Nesse momento, como apontam Alves e Diniz (2008), o planejamento urbano e regional e o estudo das redes urbanas estiveram no centro das atenções dos cientistas sociais franceses.

Se o aspecto quantitativo e/ou mesmo o aspecto funcional não são suficientes para uma compreensão ampla do que sejam as cidades médias, é importante ressaltar que estes são aspectos relevantes para a constituição dessas cidades. Versando sobre a relação entre o crescimento populacional brasileiro e o desempenho demográfico das cidades médias, Andrade e Serra (1998) apontam que:

O período subsequente (1970/91) demonstra que embora extremamente concentrada nos grandes centros urbanos, a população urbana brasileira passa por um também notável processo de reversão de sua polarização, no qual as cidades médias cumprem papel decisivo. Entre os fatores que imprimiram dinamismo ao desempenho demográfico das cidades médias, podem-se elencar: as mudanças recentes nos padrões locacionais da indústria; as transformações mais visíveis no movimento migratório nacional; o fenômeno da periferização das metrópoles; a política governamental de atração de investimentos para as regiões economicamente defasadas e a peculiar expansão de nossas fronteiras agrícolas e de extração de recursos minerais. Além destes, é claro, os fatores endógenos ao próprio dinamismo econômico de muitas destas cidades. (Andrade e Serra, 1998, p. 8)

Nessa perspectiva de análise o processo de migração para Imperatriz ocorrido após a década de 1960 atrela-se ao capital e sua expansão, facilitado e incentivado pelo Estado e por agentes privados. “Assim, a rede urbana da Amazônia foi afetada pela ação do Estado subordinado ao capital, o processo que tornou a cidade e a difusão da urbanização estratégicas para a rápida ocupação da região, e para reprodução do capital” (Antero, 2019, p. 4). Privilegiando dinâmicas econômicas e políticas esses processos conectam-se a transformações espaciais, sociais e culturais, alterando a composição urbana, as relações sociais e as dinâmicas culturais que ganham corpo e formam a cidade.

Como observam Soares e Melo (2010), é em decorrência das políticas de ordenamento territorial que buscavam conter as migrações rumo a metrópole e incentivar novos polos de desenvolvimento, que se iniciou em 1970 o interesse em estudar as cidades médias no Brasil. Se, como mencionado, o fator quantitativo/demográfico é insuficiente para a compreensão acerca das cidades médias, alguns autores convergem para a compreensão da noção de *centralidade urbana* (SILVA, 2021), associada à sua capacidade de “exercer influência”, como uma característica essencial para a definição de uma cidade média. Sobre esse ponto, Sposito (2007) argumenta que:

A importância de uma cidade média tinha, e ainda tem, relação direta com a área sobre a qual ela é capaz de exercer influência ou, em outras palavras, a

área a partir da qual alguém está disposto a se deslocar até uma cidade média para nela ter acesso ao consumo de bens e serviços. (Sposito, 2007, p. 37)

Para Antero (2019), que busca investigar a centralidade e áreas de influências de algumas cidades médias do Sudeste da Amazônia, como Imperatriz (MA), Marabá (PA) e Araguaína (TO), apesar das cidades médias terem uma relação de influência e polarização com as cidades ao seu entorno, elas estão sob a influência de alguma região/cidade metropolitana. Partindo dessa premissa, o autor destaca tanto a influência da metrópole em suas cidades circunvizinhas como a relação entre as cidades elencadas, concluindo que há uma relação de interdependência, compartilhamento e superposição das suas áreas de influência.

Jailson de Macedo Sousa (2015), ao explorar as dinâmicas urbanas e regionais do Sul Maranhense, destaca a importância do conceito de centralidade (econômica/política) como chave analítica para a compreensão da cidade de Imperatriz, delineando alguns elementos que podem ser associados ao seu enquadramento como uma cidade média. Refletindo sobre a ocupação da região Sul do Maranhão e a influência da Rodovia Belém-Brasília nesse processo o autor aponta que:

No conjunto destas mudanças cumpre ressaltar o elevado crescimento demográfico e econômico registrados em alguns municípios desta região, particularmente, na cidade de Imperatriz que assumiu a partir de então o comando sócioeconômico e demográfico regional. (Sousa, 2015, p. 174)

Diante da insuficiência dos elementos demográficos para a compreensão desse processo, Sousa (2015) conecta a história da cidade à construção da BR-010, finalizada na década de 1960, destacando-a como um fator crucial para as experiências e transformações da cidade.

A cidade de Imperatriz, na década posterior à construção da Belém-Brasília, logo se ergueu como o mais imponente núcleo urbano do interior do estado do Maranhão, perdendo em termos populacionais e em prestígio econômico apenas para a capital, São Luís. No entanto, é importante lembrar que este fato não deve ser abordado de forma isolada, é preciso relacionar a esta pujança promovida pela Belém-Brasília à centralidade econômica e política que este núcleo urbano passou a exercer a partir da década de 1960. (Sousa, 2015, p. 178)

Fundamentais para a constituição das cidades médias, as centralidades econômicas e demográficas não dão conta da *“dimensão política que movimenta e dá vida às relações sociais no espaço amazônico”* (SOUSA, 2015, p. 35), sendo necessário explorar seu lugar no arranjo político na região. Nesse sentido, o autor argumenta que os ciclos econômicos, tais como os do arroz, madeira e ouro, foram importantes atrativos para imigrantes e para o desenvolvimento da cidade de Imperatriz, sendo processos essenciais para a consolidação de uma cidade média com capacidade de exercer influência sobre suas cidades circunvizinhas. Portanto, *“estas atividades econômicas conjugadas às estratégias políticas desenvolvidas em Imperatriz e região pelas esferas governamentais, são entendidas como vitais à consolidação desta cidade como o principal núcleo urbano da região”* (Sousa, 2015, p. 178).

Para Lucas Ribeiro da Silva (2021) a consideração de Imperatriz como uma cidade média deve tomar como característica referencial as noções de centralidade urbana e econômica, tendo atualmente como eixo articulador central de suas atividades o setor comercial e a prestação de serviços. Destacando importantes áreas comerciais da cidade Silva (2021) aponta que o mercado/comércio tem um papel importante não apenas no advento das cidades, mas também nos processos de produção e reprodução do espaço urbano, orientado pela lógica do consumo. Assim, o autor busca evidenciar as relações entre cidades, comércio e produção de centralidades, buscando demonstrar como as atividades econômicas estão conectadas aos processos de formação das cidades, especialmente Imperatriz.

Explorando a constituição das centralidades urbanas, Silva (2021) explora algumas das novas expressões desses processos que passam a se difundir nas cidades médias nordestinas, tais como os shoppings centers. Nesse sentido, *“a centralidade é compreendida pela especialização funcional de determinadas atividades comerciais e prestação de serviços, em uma cidade ou fração espacial, articuladas entre fixos e fluxos, que dinamizam os deslocamentos de pessoas, mercadorias e informações”* (Silva, 2021, p. 91). Como argumentam Trindade Jr. e Ribeiro (2011), ao investigar os elementos da centralidade urbano-regional de cidades médias na Amazônia, *fixo* é entendido como aquilo que se localiza, tais como as infraestruturas de comércios, serviços e indústrias, enquanto que o *fluxo* é compreendido por meio daquilo que circula, como o movimento de bens, consumidores, informações e serviços etc. Para Sousa (2015), os fixos estão ligados a ideia de centro, enquanto os fluxos são compreendidos por sua gravitação em

torno da centralidade, pois *“é através destas relações entre fixos e fluxos desenvolvidas na rede urbana que a vida nas cidades e na região adquire sentido”* (Sousa, 2015, p. 31). Portanto, se os fixos são aqui importantes para a compreensão das cidades médias, é o fluxo que as constitui enquanto tal, pois é partir do uso contínuo e intenso dessas infraestruturas que se reconhecem e dinamizam o perfil das cidades médias maranhenses.

Sousa (2015) aponta que a produção do espaço por meio das áreas comerciais possibilita um jogo dialético entre sociedade, Estado e mercado, permitindo ao analista social compreender a (re) produção do espaço urbano das cidades médias maranhenses. Nessa perspectiva, refletir sobre as relações entre mercados, centralidades e (re) produções do espaço urbano torna-se relevante para o meu trabalho, pois me leva a pensar sobre o papel dos motoristas que trabalham por aplicativos dentro desse contexto, na medida em que estes vivenciam esse mercado e suas expectativas de adensamento, produzindo e sendo produto da centralidade própria de uma cidade média e/ou intermediária. Como trabalhadores do setor de serviços os motoristas se constituem como peças fundamentais do processo de fluxo de pessoas e mercadorias em Imperatriz, dando movimento e plasticidade à cidade através do transporte urbano.

Com o objetivo de compreender a trajetória desses sujeitos tendo como pano de fundo a cidade de Imperatriz, exploraremos no próximo momento do texto os modais de transporte da cidade que ganham corpo a partir das necessidades estruturais agenciadas pela cidade, suas dinâmicas e sujeitos. Espera-se que ao longo desse percurso possamos destacar alguns dos sujeitos que conformam a configuração do transporte urbano ao longo da história e dinâmicas dos fluxos de Imperatriz, significativamente conectados às transformações econômicas, políticas, sociais e culturais da cidade e da região.

4. CONFIGURAÇÕES DO TRANSPORTE PÚBLICO EM IMPERATRIZ

O terceiro capítulo da dissertação tem por objetivo apresentar as configurações (Elias, 1963) que envolvem os motoristas urbanos na cidade de Imperatriz, sobretudo a partir do contexto histórico de sua formação e recentes transformações. Para tanto, utilizarei dados de uma pesquisa bibliográfica, midiática e de campo para identificar as diferentes modalidades que historicamente formaram esse arranjo e seus instáveis equilíbrios. O que se propõe, nessa perspectiva, é refletir sobre a própria cidade e como os sujeitos em questão são essenciais para compreender o urbano e suas múltiplas faces, especialmente quando levamos em conta as relações sociais, interações, jogos e teias que os envolvem dinamicamente ao longo do tempo.

Buscando cumprir meus objetivos o capítulo foi organizado em duas sessões. Na primeira pretendo refletir sobre a história dos diferentes modais de transportes de Imperatriz, Sudoeste do Maranhão, associando o crescimento destes serviços às dinâmicas geográficas, populacionais e comerciais da própria cidade. Em um segundo momento centro meus esforços no recente processo de inserção e luta por legitimação e regulamentação do serviço de transporte por aplicativos em Imperatriz, identificando alguns de seus traços, características e conflitos.

4.1 TRAÇOS DA HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO EM IMPERATRIZ

Nesse momento do capítulo temos por objetivo explorar alguns dos traços da história do transporte público em Imperatriz, abordando seus processos de emergência e as transformações que estimulam no arranjo do transporte de passageiros da cidade. Até a década de 1950 os moradores de Imperatriz se locomoviam predominantemente por vias aéreas e fluviais, conforme aponta Sanches (2003), sendo escassas as estradas que conectavam a cidade a outras localidades da região.

Embora elevada à categoria de cidade em 22 de abril de 1924, Imperatriz apresentou durante muito tempo características que a associam nas narrativas locais a uma pequena cidade, destacando-se nessas representações suas reduzidas dimensões populacionais, espaciais e/ou econômicas. Naquele momento parecia predominar um “ar de ruralidade” (Biazzo, 2008) no espaço citadino, não emergindo a questão do transporte em seu perímetro urbano como um problema prioritário a ser resolvido, já que os espaços eram acessados, em sua grande parte, a pé e/ou a cavalo (Sanches, 2003).

4.1.1 O transporte coletivo de passageiros em Imperatriz: trajetos e circulação dos primeiros ônibus na cidade

A partir da década de 1960 essa realidade começa a se alterar, pois nesse momento testemunhamos o aparecimento dos primeiros modais de transporte público de passageiros na cidade, os ônibus coletivos. A emergência desse modal e o estabelecimento de trajetos que passam a cortar a cidade, como aponta Pereira (2019), conectam-se aos processos de expansão urbana que ganham forma ao longo dessa década, demarcando no imaginário dos moradores de Imperatriz duas fases da história da cidade, uma anterior aos anos 60 e outra posterior a esse período (Sanches, 2003). Como aponta Pereira (2019), o primeiro ônibus a circular pelas ruas da cidade ficou conhecido como “Jabuti” (imagem 1) e teria sido disponibilizado à Imperatriz pelo empresário local Mestre Cândido.

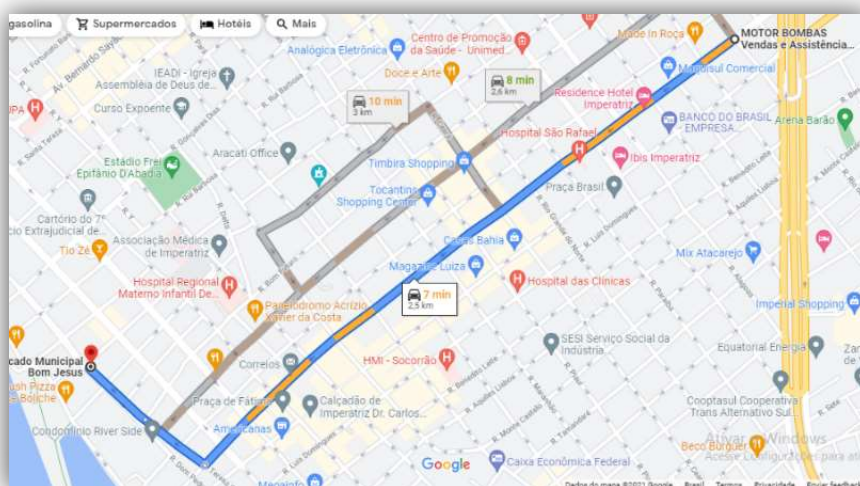
Imagem 1 - Viação São Francisco na década de 60



Fonte: Blog Imperatriz Imagens²¹.

O primeiro ônibus que circulou pelas ruas de Imperatriz conectava em seu trajeto o “entroncamento” (ponto localizado no final da Rua Getúlio Vargas) à atual Praça da Meteorologia, contemplando nesse trecho uma área da cidade que cresceu durante essa década de expansão territorial (perímetro que vai da Praça da Fátima até o “entroncamento”), na gestão do então prefeito Mundico Barros (Franklin, 2008)

Mapa 6 - - Primeira rota do transporte público na cidade de Imperatriz



Fonte: GoogleMaps

A princípio o ônibus possuía uma única rota para atender as necessidades dos habitantes da cidade, conectando o mercado Bom Jesus as demais áreas que se expandiam rapidamente durante os anos 1960. Nos anos 1970 foram criados novos bairros em Imperatriz: ao norte, o bairro de Nova Imperatriz; ao sul, Bacuri; a oeste, o bairro Juçara e, posteriormente, o Entroncamento. A criação e ocupação destes novos bairros tornou necessária a criação de novas linhas para o transporte público da cidade, tal como a que

²¹Ver em: <http://imperatrizimagens.blogspot.com/p/registros-historicos.html>. Acesso em: 13 de agosto de 2020.

passou a ligar a Avenida Getúlio Vargas ao bairro Nova Imperatriz, e a modernização da frota da cidade²².

Imagem 2 - Viação São Francisco na década de 70



Fonte: Jornal O Progresso.

A expansão territorial da cidade, o aumento da sua população, a necessidade de conexões entre seus espaços e a visibilidade do transporte público como um negócio estimulam, entre outros processos, o aparecimento de novas empresas durante a década de 1970 em Imperatriz²³. De acordo com Edelvira Barros (1996), após a atuação da Viação São Francisco, primeira da cidade, e da Lira do Ouro passam a operar na cidade as empresas TCI e, posteriormente, a Viação Aparecida. Para a autora, a empresa TCI manteve o monopólio do transporte coletivo de passageiros por meio de coletivos pelo menos até o final do ano de 2015. Trocando de nome ao longo dos anos, segundo a Sportbus²⁴, a TCI/Imperatriz nomeou-se como Nova TCI, VBL e, finalmente, Rio Anil Transportes/Ratrans, com operações iniciadas no dia 19 de fevereiro de 2016.

²² Ver em “Transportes Urbanos: agora ônibus melhores”, O Progresso, 10/01/1978.

²³ Folheando os jornais que circulavam na cidade na década de 1970 observamos que nesse momento uma nova empresa de ônibus passa a operar em Imperatriz, a Viação Lira do Ouro.

²⁴ Trata-se de uma comunidade de busólogos engajados na pesquisa, catalogação, preservação e intercâmbio de informações e fotografias sobre frotas que servem ou serviram em diversos estados do país. Ver em:

Pereira (2019) considera que desde o início da circulação dos primeiros ônibus na cidade até os dias atuais é possível perceber tensões entre as diferentes empresas de ônibus, usuários e/ou concorrentes do transporte alternativo de outros modais, especialmente mototaxistas e táxis-lotação²⁵. As relações entre os usuários e as empresas de ônibus na cidade foram historicamente marcadas por conflitos, sendo possível verificar notícias sobre o tema e cartas de leitores considerando que:

[...] não existe qualquer fiscalização para verificar o funcionamento das empresas de ônibus no Município, que fazem o que bem entendem, não cumprindo os horários estabelecidos, operando com carros velhos, defeituosos, inseguros e faltando até equipamentos de segurança e simples parabrisas. (“Cidade Sem transporte após as 18 horas”, *Jornal O Progresso*, 23/01/1976).

Sr. Redator: os ônibus que correm dentro da rua de Imperatriz não oferecem nada em termos de segurança para os usuários. Vejo que a Ciretran é rigorosa quando se trata de prender infratores das leis de trânsito; e o que se vê, nos coletivos que nos servem, é um desrespeito total as normas de segurança. Vamos agir, Ciretran. José Cabral – Rua Ceará. (“Cartas/ônibus”, *Jornal O Progresso*, 19/02/1978).

As reportagens da década de 1970, momento em que as empresas atuantes se restringiam a Viação São Francisco e a Lira de Ouro, destacam rotineiramente situações que envolvem a falta de fiscalização, a ausência de equipamentos de segurança e a má conservação dos veículos, alimentando relações de conflitos entre os prestadores de serviços, seus usuários e a municipalidade. Algumas dessas tensões e insatisfações persistem até hoje²⁶, permeando os repertórios simbólicos e reivindicatórios das manifestações populares de 2013 e 2015, que culminaram no movimento “Fora VBL”.

Duas décadas após a atuação dessas primeiras empresas, nos anos 1990, é possível visualizar a expansão das linhas de ônibus para bairros considerados como subúrbios, indicando novos movimentos de expansão territorial da cidade e a necessidade de conexão entre seus espaços. É importante ressaltar que no ano de 2013 as empresas de ônibus de Imperatriz passaram por uma intensa fiscalização por parte da Secretaria de

<http://www.sportbus.com.br/2015/12/transporte-publico-em-imperatriz.html#more>. Acesso em: 18 de julho de 2021.

²⁵ Essa tensão pode ser acompanhada na imprensa local por meio de manchetes dos jornais impressos que circulavam na cidade. Ver em: “Problema entre empresas de ônibus coletivo e o táxi-lotação vai parar na polícia.” *Jornal O Progresso* (10/02/2009). Acesso em: 15 de março de 2021.

²⁶ Pesquisa realizada em 2013 pela Associação Comercial de Imperatriz (ACII) em parceria com a Faculdade de Educação Santa Teresinha (FEST) aponta a persistência da insatisfação dos usuários em relação ao transporte coletivo na cidade. (“O Progresso” no dia 21 de março de 2013). Os itens mais citados na pesquisa foram o não cumprimento dos horários (84%); ônibus apresentando problemas mecânicos (80%); sujeira nos veículos (95%); e, a falta de respeito ao cadeirante e ao idoso (65%).

Trânsito e Transportes (SETRAN)²⁷ no momento em que eclode na cidade a “Revolta dos 0,20 centavos”. O movimento de organização espontânea originou-se a partir do descontentamento dos usuários em relação ao preço e condições do transporte público na cidade, tendo como seu estopim o aumento de 0,20 centavos no valor da passagem em 2013²⁸.

4.1.2 Intensificação do comércio e expansão territorial da cidade: traços das condições de possibilidades das atividades dos taxistas em Imperatriz

Em um processo de diversificação do arranjo do transporte de passageiros em Imperatriz, é importante ressaltar que o contexto de institucionalização e atuação dos ônibus na cidade guarda alguns pontos de contato com aquele que tornou possível a atuação dos motoristas de táxis. Os primeiros registros da presença de táxis na cidade conectam-se as experiências de concentração das atividades comerciais, mercadorias e pessoas nas proximidades da Praça de Fátima.

Segundo Ferreira (2015), na década de 1960 a referida praça constituía o centro comercial da cidade, abrigando grandes lojas, locais de dormitório, restaurantes, a Igreja Nossa Senhora de Fátima, pequenos armazéns, farmácias, lojas de tecidos e, entre outros estabelecimentos, barbearias. Pereira (2015b) considera que a praça era um local central para as dinâmicas da cidade, constituindo-se como um espaço de passagens, chegadas e saídas, pois além de ser ponto de concentração dos ônibus intermunicipais, ficava próximo ao campo de aviação de Imperatriz.

Essas características tornaram a praça um local de concentração de pessoas e mercadorias, portanto, significativamente favorável ao início da atuação dos taxistas na cidade. Como pontuado no capítulo anterior, conforma-se uma estreita relação entre as atividades dos taxistas e o comércio desenvolvido nas proximidades da Praça de Fátima,

²⁷ A Secretaria de Trânsito e Transportes (SETRAN) tem como atribuições gerenciar e fiscalizar a execução das modalidades do transporte público de passageiros do Município; gerenciar e fiscalizar o trânsito, realizando a sinalização; e, realizar o gerenciamento e a manutenção da frota municipal. Ver em: <http://www.imperatriz.ma.gov.br/pmi/setran/>. Acesso em: 26 de julho de 2021.

²⁸ Ver em: “Ministério público quer VBL fora da linha de Imperatriz/João Lisboa” (O Progresso, 12/09/2013); “VBL teve o contrato cancelado” (O Progresso, 14/07/2013); “Estudantes fazem protesto na câmara contra a VBL” (O Progresso, 03/08/2013); “Caso VBL: A luta só acabará quando o Ministério Público esgotar todos os recursos diz promotor” (O Progresso, 04/08/2013); “SETRAN vitoria ônibus da VBL” (22/08/2013); “Transporte coletivo tem até dia 17 para se adequar” (O Progresso, 12/01/2013); e, entre outras notícias, “Justiça obriga VBL a vistoria da SUTRAN” (O Progresso, 07/03/2013).

devido, como apontado pelo Sr. Wagner Gomes, o faturamento dos motoristas estar diretamente relacionado ao movimento das lojas do “calçadão”. Nessa perspectiva, acredito que à medida que o comércio e o território da cidade de Imperatriz se expandem o serviço de táxi encontra suas condições de possibilidades, pois nesse momento se intensifica a demanda por mobilidade de pessoas e circulação de mercadorias no interior do espaço citadino.

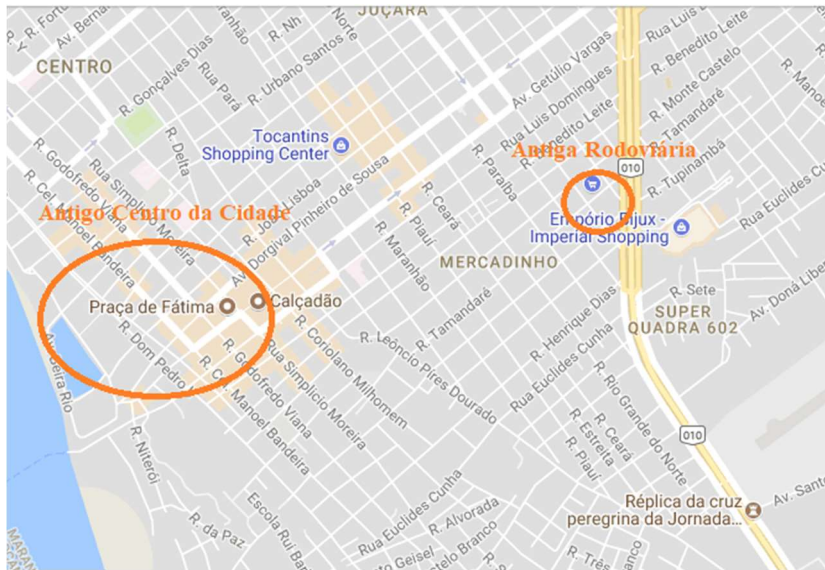
Para José Moreira Lacerda (Pereira, 2019), popularmente conhecido como Lacerda, 41 anos na profissão de taxista:

[...] naquela época lá não tinha negócio de... você tinha botava pra rodar né, igual um Gari, chegava aqui pegava o passageiro e levava, [...], até os anos 80, na praça, ninguém tinha interesse, por quê *era muito restrito* carro, não tinha moto, num tinha esse horror de moto, tinha era bicicleta. Aí foi surgindo moto, ninguém queria trabalhar na praça, naquela época se ganhava dinheiro, por que naquela época não tinha concorrência. [SIC] (Lacerda, entrevista realizada no dia 27 de junho de 2017).

De acordo com o interlocutor da pesquisa, para trabalhar como taxista no início das atividades na cidade, momento em que o acesso a veículos era bastante limitado, tonava-se necessário apenas possuir um veículo e “*colocar para rodar*”. Nos anos 1980 os taxistas, como apontou Lacerda, não atuavam exclusivamente nessa atividade, dedicando-se a outros serviços e entendendo o transporte de pessoas como um “bico” a ser feito nas horas vagas por aqueles que possuíam um veículo particular.

Inacessível a grande parte dos membros das classes populares, segundo o Sr. Lacerda, nesse período um único proprietário poderia ter quantos carros pudesse comprar, tendo ele mesmo na época possuído 04 veículos na “praça”. Segundo Wilton Ferreira (2015), o primeiro ponto de táxi instituído em Imperatriz localizava-se na antiga rodoviária, tendo surgido em função de sua construção em 1974. É importante destacar que esse marco temporal se refere a uma iniciativa institucionalizada, visto que foi promovida por agentes privados e associa-se aos processos de expansão e estruturação da cidade, pois, como mencionado anteriormente, o comércio e o transporte de Imperatriz giravam inicialmente em torno da Praça de Fátima e suas adjacências.

Mapa 7 - Mapa de Imperatriz (Distância entre o antigo Centro e a antiga rodoviária)



Fonte: Google Maps In: Pereira (2019)

Após a análise do processo de surgimento dos primeiros motoristas de táxi não encontrei registros sobre a existência de uma organização institucional significativa capaz de representar a categoria na década de 1960 em Imperatriz. O Sr. João Assunção Martins, conhecido como Joca, 43 anos na profissão e atual presidente do sindicato desses profissionais, recorda que a primeira reunião entre os taxistas da cidade ocorreu em 1973, tendo a associação que preside sido criada em 1975 com o intuito de conseguir a regulamentação local da profissão. Depois de criada e sancionada a lei que regulamenta o serviço de táxi em Imperatriz, Lei Municipal 318/83 sancionada pelo então prefeito Ribamar Fiqueni (1983-1988), a associação foi transformada em um Sindicato, atuando até o presente momento de maneira regular.

O projeto de lei que regulamentou a atividade na cidade fixou uma quantidade máxima para a concessão de alvarás na cidade e buscou organizar questões relativas à atividade, instituindo direitos e deveres aos profissionais. Nesse momento algumas mudanças foram apreciadas como significativas, dentre elas valendo mencionar o veto a que um único indivíduo possua mais de uma concessão, o que buscava impedir a atuação e criação de empresas de táxi que tivessem como dono um único proprietário. Sobre o processo de regulamentação da fixação de postos de táxi em Imperatriz, João Assunção lembra que:

Antigamente num tinha ponto, parava em qualquer lugar, na hora que chegasse num lugar podia parar. Pensando na organização do taxista, por que o motorista é o seguinte, o pessoal diz que quem tem freguês é padeiro, mas né não, nós também tem, foi organizando o ponto para que o motorista pudesse preparar o... o cliente pra quando precisasse e tal ... O primeiro ponto foi da Praça de Fátima. [SIC] (Entrevista Realizada no dia 11 de julho de 2017). (Pereira, 2019, p. 33)

Nesse processo de fortalecimento e legitimação do serviço na cidade o ponto de táxi emerge institucionalmente como um elo entre o taxista, o lugar e o passageiro. Criados inicialmente de maneira informal, os pontos, agora regulamentados, se erguem nos eixos de expansão da cidade, especialmente em torno da Praça de Fátima, localizada na Av. Getúlio Vargas, e na Rodoviária da cidade.

A luta pelos pontos de táxi travam-se desde a década de 1970, pois, como apontam nossos interlocutores, os motoristas alegavam estar mais seguros ao pegar seus passageiros em pontos fixos, pois geralmente “Motoristas querem passageiros identificados”, O Progresso, 20/01/1977. Nessa chave interpretativa, podemos presumir que o ponto de táxi se constituía não só como um meio de conseguir corridas e esperar passageiros, pois cumpria o objetivo de identificá-los no mapa simbólico da cidade e evitar possíveis perdas materiais e/ou físicas.

Identificados, regulamentados e atuantes na cidade, os taxistas, como outros sujeitos do transporte coletivo, mantém relações permeadas por conflitos e tensões com seus passageiros, marcando sensivelmente muitas das narrativas que descrevem as dinâmicas e sujeitos conectados a essas atividades em Imperatriz²⁹.

4.1.3 Transportando pessoas e mercadorias em duas rodas: os mototaxistas e uma nova configuração do transporte em Imperatriz

Os ônibus, veículos de propriedade de empresas privadas, e os táxis particulares eram as únicas modalidades de transporte coletivos regulamentadas na cidade de

²⁹ Esses conflitos podem ser acompanhados através das notícias do jornal “O Progresso”: “Táxi: qual é o preço?”, 18/11/1997; “Táxi: é hora da tabela”, 02/10/1972; “Tabelas de preços e emplacamento: duas exigências para o táxi”, 25/05/1972; “Táxi: batida e exploração”, 03/03/1978; e, entre outras, “Táxi: bandeirada a 7 cruzados”, 03/03/1978”. (Pereira, 2019)

Imperatriz até início da década de 1990. A figuração do transporte público alterou-se significativamente a partir da inserção de uma nova categoria de trabalhadores na cidade, os mototaxistas. *“Tratava-se de uma atividade similar à dos taxistas, contudo realizada com motocicleta e com valores mais baixos do que os oferecidos pelos taxistas, o que possibilitou uma grande adesão ao serviço”* (Pereira e Pereira, 2017, p. 163).

Enquanto a população passou a aderir ao serviço mais barato e ágil, as empresas de ônibus que atuavam na cidade se sentiram prejudicadas economicamente com a proliferação dos mototaxistas pelas ruas e praças de Imperatriz. Essa situação foi destacada em uma matéria do Jornal “O Progresso” (15/01/1998) que relatou que a *“TCI ameaça demitir funcionários, a empresa alega falta de condições financeiras em função da proliferação do serviço de moto-táxi”*. Segundo Josafá Ramalho³⁰, colunista do Jornal “O Progresso”, o surgimento dos mototaxistas provocou mudanças profundas no transporte público de Imperatriz, pois: *“ruas por onde jamais havia passado o “buzu”, hoje são bem servidas. Novas paradas foram instaladas, o transporte está mais perto do usuário. Na caça ao passageiro moto-táxi, ônibus e táxi fazem o jogo de cintura necessário. Entra em beco sai em beco”* (O Progresso, 04/01/1998).

É possível depreender a partir da análise das manchetes lidas dos jornais coletados que, por um lado, essa nova modalidade representou certo prejuízo econômico para os modais de transporte já estabelecidos, e, por outro, que a atuação desses sujeitos foi vista como um benefício para a população, já que este novo modal se apresentou como uma “alternativa” diante dos serviços já oferecidos. Assim, observa-se que há um processo de transformação das dinâmicas do transporte urbano com a emergência desta nova categoria, levando muitos dos profissionais da cidade a repensarem suas ações a partir desse novo arranjo. Nesse momento ocorre a diminuição do preço da corrida de táxi praticada na cidade, cerca de 30% a 50% de seu valor original (*“Crise obriga taxista a fazer promoção, O Progresso, 20/03/1997”*) e populariza-se a prática da *lotação*, estimulando novas formas de transportar as pessoas na cidade.

Em uma análise sociológica que privilegia relações entre *estabelecidos e outsiders* (ELIAS, 1965), as transformações da figuração do transporte de passageiros e seus estigmas em Imperatriz se constroem dinamicamente, permeando as representações

³⁰ Josafá Ramalho foi repórter da Rádio Imperatriz na década de 1980, além de ter trabalhado em outras emissoras de TV e rádio, e atualmente é colunista do Jornal “O Progresso”.

e identificações de seus sujeitos. Assim, é importante observar que a emergência e atuação desses novos sujeitos do transporte coletivo nos espaços públicos da cidade não ocorrem sem que houvesse resistência por parte das categorias já estabelecidas. Se, em um primeiro momento, o sindicato dos taxistas agiu para barrar a aprovação da regulamentação do serviço, em um segundo momento, ao perceberem que os profissionais possuíam significativa aceitação popular, passaram a cobrar das autoridades o disciplinamento e fiscalização de suas atividades. O taxista João Rodrigues Pereira:

[...] alerta que se a prefeitura não tomar providências, a qualquer momento pode ocorrer uma tragédia envolvendo taxistas e mototaxistas. Rodrigues revela que o clima entre as duas categorias não é das melhores e acusa mototaxistas de invadirem o local de trabalho dos taxistas e ironizá-los face às dificuldades que estão passando. Na semana passada um mototaxista foi brutalmente espancado por um grupo de taxistas do terminal rodoviário. Ele teria provocado um motorista da praça. As ameaças mútuas já viraram rotina entre as duas categorias. “Se a coisa continuar do jeito que está, vai ficar ruim tanto para nós quanto para eles”. (O Progresso, 01/05/1997).

Podemos considerar, sob uma perspectiva simmeliana, que os processos de identificação e reconhecimento da categoria associam-se sensivelmente a relações de conflito, que se constituem como importantes impulsionadores da aproximação dos grupos em questão, na medida em que permitem que os mesmos se enxerguem como tal ao eleger um inimigo externo comum (Simmel, 1983).

Imagem 3 – Mototaxista sem equipamentos de segurança



Fonte: “Jornal Capital”, 13 de dezembro de 1997.

A imagem 05 registra o transporte de passageiros, também conhecido como “corrida”, sendo realizado sem os devidos equipamentos de segurança atualmente necessários para a atividade, tais como capacete, luvas, colete sinalizado e motocicleta padronizada. Se valores abusivos e grosserias eram símbolos associados localmente ao trabalho de taxistas, estes, por sua vez, buscaram símbolos associados à indisciplina e à falta de segurança para caracterizar o ofício dos mototaxistas, traçando fronteiras simbólicas significativas entre as duas categorias.

Embora essas representações tenham estimulado, por um lado, argumentos a favor da proibição do serviço de mototaxistas, por outro, foram utilizadas para justificar a regularização e favorecer o controle e disciplinamento das condutas no trânsito da cidade³¹. Durante o processo de luta pela regulamentação do uso da motocicleta no transporte de passageiros, uma estratégia fundamental manejada nesse momento buscou construir uma espécie de *contra enquadramento* com o intuito de deslegitimar a possível falta de segurança e profissionalismo associados aos mototaxistas. O conflito em torno da imagem do grupo ficou evidente na reportagem “Sindicato dos moto-taxis realizam reunião: o objetivo é oferecer melhor condição de transporte ao usuário” (O Capital 22/12/1997).

³¹ Ver: “Lei de Regulamentação fica sub- júdice” (O Progresso, 12/06/1997).

Imagem 4 – Foto do início do processo de padronização



Fonte: O Capital 22/12/1997.

Além dos conflitos com outras categorias a existência de um conflito interno entre os mototaxistas pôde ser acompanhado pelas páginas do jornal “O Capital”, das quais extrai os seguintes trechos:

Depois da criação do sindicato da categoria que só congrega 800 moto-taxi, foi criada também a cooperativa, que de uma maneira mais organizada tenta juntar os que não entraram na lista do sindicato, e orientar os mesmos na busca de uma saída para o impasse. Tudo ia bem, se não fosse o fato de agora ter surgido à segunda cooperativa, com nova proposta e com visão inovadora, que realizou até desfile nas ruas da cidade para apresentar o novo uniforme, coisa de quem quer organizar (O Capital, 16/01/1998).

Em entrevista a um órgão de comunicação local, o presidente do sindicato dos mototaxistas Edson Caldeira, deixou claro que os mototaxistas filiados a cooperativas e outros sindicatos que não são reconhecidos pelas autoridades poderão ser penalizados com a proibição de poder executar os serviços. De acordo com Edson Caldeira, o objetivo do sindicato no momento é ajudar o prefeito municipal a organizar o trânsito (O Capital, 27/01/1998).

As narrativas apresentadas deixam evidente uma disputa em torno da legitimidade e busca pelo reconhecimento social dos profissionais que passam a atuar na cidade, explorando o valor simbólico do fardamento e de uma intencionalidade de organização como forma de construir uma imagem pública frente à população imperatrizense. Assim, apesar das divisões internas, a disputa em torno de valores relacionados à eficiência das motos no transporte de passageiros foi positiva para a causa

da regularização, já que, apesar do serviço já existir na prática, iniciou-se um debate em torno da legitimidade, qualidade e fiscalização do ofício na cidade. Como fruto de todo esse processo, em 03 de julho de 1998 o prefeito Ildon Marques de Sousa sancionou a Lei nº 859/98, que regulamentou o serviço de mototáxi na cidade de Imperatriz, abrindo caminho para sua consolidação na paisagem urbana.

4.1.4 Experiências de adaptação e resistência no transporte coletivo urbano: o táxi lotação e as estratégias de sobrevivência materiais e simbólicas dos taxistas de Imperatriz

Após a regulamentação das atividades dos mototaxistas em Imperatriz seguiu-se uma certa “pacificação” entre os profissionais das categorias de transporte existentes, pois a regulamentação parece ter atuado como um fator relevante na legitimidade desses sujeitos. No entanto, concomitantemente e, em parte, devido à crise vivenciada pelos taxistas com a proliferação do transporte por motocicletas, emerge na cidade uma nova modalidade de transporte de passageiros.

[...] o táxi lotação começou já no meio do desenvolvimento do mototáxi na cidade. Aí começou com **desvio de função**, como os mototáxi estavam tirando passageiro dos taxistas aí começaram a caçar de um meio alternativo e de se alternar no serviço [...] o mototáxi tirou cliente do taxista e o taxista puxaram pro lado do táxi lotação. [SIC] (Francisco de Sousa Silva, Entrevista Realizada no dia 18 de Julho de 2019) (Grifos nossos).

O que se observa nesse arranjo é que na medida em que surge uma nova categoria de profissionais, os grupos já existentes, compreendidos como estabelecidos com base em um viés elisiano, sentem-se ameaçados e prejudicados, gerando uma tensão entre os sujeitos que lutam por seu espaço e passageiros a fim de “faturar” e garantir sua renda (Bielich, 2009).

Como resposta a atuação de outros profissionais e um possível “desvio de função”, o táxi lotação nos remete a plasticidade dos profissionais do transporte de Imperatriz e a avaliação moral dos atores sociais (Becker, 1963), especialmente taxistas, mototaxistas e profissionais das empresas de ônibus. Para Edmar, a lotação surgiu antes mesmo da aparição dos mototaxistas, em meio a prática informal dos passageiros de se juntavam para ir a um determinado local e dividirem o valor da corrida.

[...] foi muito simples o começo do táxi lotação, o primeiro cidadão que fez lotação aqui na cidade, ele tava vindo do ponto dele e passou na parada de ônibus e a esposa dele estava e aí quando ele viu ela, ele convidou ela pra vim, aí quando ele convidou ela pra vir e como tinha outras pessoas que era do mesmo local que ele morava, aí perguntou se ele não trazia. Aí ele disse, levo sim, aí começou o táxi lotação [...] então ele botou ela no carro, naquele momento, veio mais três e todos ele chegou e pagou a passagem. A primeira passagem foi paga pelos 0,50 centavos, só que esse 1,50 todo deu pra ele botar gasolina pra ele trabalhar o dia seguinte. Aí quando ele veio, a mulher dele não tava mais lá, mas quando ele veio pra almoçar ele encostou na parada e já veio chamando, vambora! [SIC] (Francisco de Sousa Silva, Entrevista Realizada no dia 18 de Julho de 2017). (Pereira, 2019, p. 45)

Ao analisar as falas de Edmar e Francisco o táxi lotação emerge como uma atividade não planejada, forjada na experiência do serviço e trajetos diários que envolvem as rotinas dos taxistas de Imperatriz. Nesse sentido, as primeiras práticas desenvolvidas pelos taxistas como lotação não permite sua identificação como loteiros, necessitando de um processo gradual de compartilhamento de experiências que torna possível se reconhecer enquanto tal. Durante esse processo a percepção da rentabilidade da prática da lotação conecta-se a transmissão diária das experiências do “fazer lotação”, constituindo-se como etapa decisiva para a emergência e consolidação desta categoria na cidade.

Inicialmente diluídos em meio aos taxistas e suas buscas pela maximização dos ganhos econômicos, no decorrer dos anos os táxis lotação ganham força e se legitimam no cotidiano da circulação de pessoas e mercadorias em Imperatriz, até o momento em que passam a se identificar, organizar e reivindicar como uma categoria, especialmente por meio da criação de uma associação. Tensionando as práticas de transporte de passageiros estabelecidas na cidade, a categoria não foi bem recebida pelo presidente do sindicato dos taxistas locais, o que gerou uma série de insatisfações entre seus praticantes e denúncias contra o referido representante³².

Diante da divisão existente entre os taxistas que praticavam ou não a lotação, os agora chamados “loteiros” passaram a se organizar e se reunir em 2003, criando no ano seguinte a *Associação dos taxistas-lotação de Imperatriz (Assotaimp)*³³ com o intuito de

³² Ver: “Taxistas denunciam Joca Assunção por praticar irregularidades no sindicato”, O Progresso, 07/02/1997. Acesso em: 12/11/2016

³³ O primeiro presidente da associação foi Francisco Barros Reis, conhecido como Reis, que ficou à frente da instituição de 2004 até 2005. Em 2006 assume o Sr. Francisco, que permanece no cargo até 2012, e a partir de 2013, até o presente momento, o Sr. Genival.

promover a legalidade do serviço. A criação da associação local também nos remete ao reconhecimento desses sujeitos enquanto um grupo *outsider* e o desejo por superar essa condição, conectando as experiências de conflito à produção de interações e identidades (Simmel, 1964).

Em meio a um contexto de ilegalidade e da persistência dessa situação por mais de 20 anos, podemos inferir que “*a vida social é atravessada por um universo crescente de ilegalismos que passa pelos circuitos da expansiva economia (e cidade) informal*” (Telles, 2010, p. 13). Para Telles (2013) os sujeitos que compõem e dão vida a urbe criam fronteiras de legalidades que permeiam o âmbito da ilegalidade ou informalidade associadas às leis e ao Estado. Essa situação nos faz refletir sobre a própria prática desses sujeitos e os processos de expansão e aceitação do serviço de táxi lotação em Imperatriz, pois os consumidores do serviço, assim como seus trabalhadores, não enxergaram essa prática como algo ilegal ou imoral, mesmo quando o Estado passou a condenar e fiscalizar a atividade³⁴. Logo, constituiu-se uma espécie de legitimidade cotidianamente construída pelos próprios indivíduos envolvidos nesse arranjo, sejam os taxistas, sejam seus inúmeros clientes.

A “bandeira” pela regulamentação deste modal de transporte em Imperatriz, que já era sustentada pelo vereador Francisco Rodrigues da Costa, popularmente conhecido como Chiquim da Diferro, ganhou força com a eleição do vereador Bebé Taxista, eleito em 2016. Nas lutas e reivindicações pela regulamentação da atividade cabe destaque ainda a figura do vereador João Silva, morador do bairro Santa Rita, local onde as lotações circulavam de forma mais intensiva, e criador do projeto que regulamentaria o táxi lotação em Imperatriz no início de 2017³⁵.

Apesar da criação do projeto e da Lei Ordinária 1.788/2019, que cria o serviço de táxi lotação no município de Imperatriz, o prefeito Assis Ramos se posicionou contrário a essa proposta, vetando os projetos de lei até 2020, momento em que sancionou

³⁴ Ver em: “Operação coíbe o transporte irregular de passageiros”, O Progresso (10/05/2014); “Operação da política militar e da SETRAN apreende 17 táxi lotação”, O Progresso (01/10/2011). Acesso em: 12/11/2021.

³⁵ Até aquele momento a lei Nº 1.063/2003 (que altera a Lei 319/83, que regulamentou o serviço de táxi na cidade de Imperatriz, MA) era acionada para o sustento legal da prática da lotação. É importante frisar que apesar dos conflitos, manifestações e lutas em prol da regulamentação do táxi lotação o serviço permaneceu ilegal até 2020.

junto a câmara a Lei Ordinária Nº 1.818/2020, que cria o serviço de Transporte Complementar no Município de Imperatriz. Apesar de não conter o título de “serviço de lotação” a citada lei busca regulamentar essa prática, aditando os incisos II, III e IV, ao parágrafo único do artigo 1º da lei 319/1983, que regulamentou o serviço de táxi na cidade. A lei busca regulamentar e expandir o serviço de lotação, que antes constituía rota apenas do Centro da cidade, para a região do grande Santa Rita, extremidade Sul de Imperatriz. Regulamentados, os primeiros pontos rotativos de táxi lotação foram criados em 2020, desestimulando a prática do “pinga pinga”³⁶, e o preço das passagens fixado, gerando conflitos entre os lotoeiros e o órgão municipal fiscalizador.

No contexto da regulamentação por parte do poder público do serviço de táxi lotação é importante ressaltar a inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos e os processos associados à atuação e penetração massiva deste serviço em Imperatriz. O tópico seguinte irá se aprofundar nos processos associados à emergência desta nova categoria de transportadores em Imperatriz, novo modal que, como os outros, estimularam atritos e tensões com as categorias já estabelecidas, especialmente o táxi lotação. Relegada a 24 anos de ilegalidade, as atividades do táxi lotação só foram regulamentadas após a demanda por reconhecimento agenciada pelos motoristas de aplicativos em 2019, o que nos incita a pensar uma correlação entre esses dois fatos na trajetória da figuração do transporte de passageiros em Imperatriz.

4.2 APLICATIVOS DE TRANSPORTES E MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APPS

Entre as empresas de transporte por aplicativos atuantes em Imperatriz, Maranhão, a *Uber*³⁷ foi a primeira a se instalar na cidade, tendo sua inserção inaugural

³⁶ Prática de pegar passageiros ao longo dos trajetos em diversos pontos da cidade.

³⁷ “A história da *Uber*: Tudo começou com uma ideia simples: e se você pudesse solicitar uma viagem com seu celular? Mas o que era apenas uma ideia logo se transformou em uma marca global. Dezembro de 2008: Em uma noite fria de inverno em Paris, Travis Kalanick e Garrett Camp não conseguiram encontrar um táxi. Foi assim que surgiu a ideia da *Uber*. Lançamento da *Uber* em San Francisco (Março de 2009): Os dois empreendedores desenvolveram um *app* para smartphone que permite solicitar viagens com o simples toque de um botão. A primeira viagem da *Uber* (5 de julho de 2010): O primeiro usuário da *Uber* solicitou uma viagem em San Francisco. Bonjour, Paris! (Dezembro de 2011): A *Uber* é lançada internacionalmente na mesma cidade em que a ideia nasceu, há 3 anos. [...]”. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>. Acesso em 26/11/2021.

sido realizada no dia 25 de julho de 2017, quando iniciou um processo de inscrição para pessoas interessadas em trabalhar como colaboradores da empresa, como divulgado em sua página eletrônica e registrado pelos jornais locais³⁸.

Operando efetivamente a partir da tarde do dia 22 de Novembro de 2017, a empresa *Uber* chega a Imperatriz anunciando as vantagens de uma nova forma de mobilidade na cidade, assim como a possibilidade da população local exercer um novo ofício, seja como fonte principal ou complemento de sua renda. Esses objetivos são apresentados na mensagem transmitida no dia em que a plataforma começou a funcionar em Imperatriz. *“Parabéns - Hoje é o dia! Bem vindo ao futuro! Estamos felizes em comemorar o lançamento da plataforma Uber em Imperatriz. Hoje, 22 de Novembro a partir das 14:00 horas você poderá conectar e ganhar dinheiro com seu carro”*³⁹.

Em um processo de expansão e aceitação gradual na cidade o *Uber* emerge como um elemento de tensão em meio às categorias de transporte já estabelecidas, afinal, Imperatriz, além do transporte público coletivo das empresas de ônibus, contava naquele momento com a atuação de motoristas de táxis “convencionais”, mototáxis e táxis lotação, que apesar de não serem legalizados, exerciam seu ofício há pelo menos duas décadas na cidade. Nessa perspectiva, a atuação da empresa *Uber* em Imperatriz gerou medos e receios antes mesmo de sua vinda à cidade, como se observa na fala do Sr. Cosme Sousa, taxista desde os anos 2000, ao falar sobre a “perseguição” realizada sobre os lotoeiros:

[...] eu tava pensando umas coisas esses dias, que eles lutam tanto contra nós que **já pensou se esse Uber entrar aqui?** Heim? O quê que vão fazer? Deixar de acolher o pessoal que é da terra, do povo, da cidade pra botar gente lá de fora? E se eles vim pra cá eles ficam, e se eles vier pra cá eles vão trabalhar, num tem jeito, por que eu nunca vi aonde eles entrou por aí pra dizer que eles não trabalham, e se o **Uber vier pra cá, é barato o serviço deles, e aí? Como é que a gente vai fazer?** Eles preferem prejudicar os de casa do que os de fora, eu tava pensando nisso, mas isso aí é uma coisa que tem que se pensar, a cidade se chega a 300 mil habitantes, num sei se eles vem só com esse número de gente ou se é vem mais, por que eu acho que eles vão mais em Capital né? Não sei, talvez, eu ouvi falar que em Belém já tem, é em Belém, São Luís do

³⁸ “Uber inicia o processo de inscrição em Imperatriz”. Disponível em: <https://imirante.com/imperatriz/noticias/2017/07/25/uber-inicia-processo-de-inscricao-em-imperatriz.shtml#:~:text=IMPERATRIZ%20%E2%80%93%20Os%20servi%C3%A7os%20da%20Uber,e%20podem%20ser%20feitas%20AQUI>. Acesso em: 12/08/2021.

³⁹ Informação retirada de um anúncio veiculado no site de notícias “Maranhão Notícias”. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/03/04/artigo-paralisacao-dos-motoristas-de-aplicativo-expoe-os-efeitos-da-precarizacao>. Acesso em: 12/08/2021.

Maranhão ... **E se esses *Uber* vier aqui, que aqui cabe eles** também, olha o aeroporto, eles fica nesses aeroporto, nesses hotéis, é só em contato, é só gente que vai não pensa duas vezes. **Aí já começa mexer com os táxi e com todo mundo, na verdade aí é outro conflito**, e eles eu tenho certeza que ganham. (Cosme Gomes de Sousa, Taxista, 59 anos, entrevista realizada no dia 05 de junho de 2017)

A narrativa acima retrata um contexto de preocupação com a possível chegada do *Uber* em Imperatriz, pois a empresa vinha se expandindo de maneira significativa na região Norte e Nordeste do país, tendo se instalado na capital do estado ainda no final de 2016. Para nosso interlocutor, os motoristas que trabalham por aplicativo, que em tese seriam os próprios moradores da cidade, antes de se constituírem enquanto categoria já eram percebidos como “os de fora”, anunciando um conflito que se precipitaria com a chegada desse novo modal e a possível perda de passageiros e rendimentos.

Inseridos no arranjo do transporte da cidade os motoristas que trabalham por aplicativos de Imperatriz são rapidamente acolhidos pela população local, especialmente devido ao preço cobrado e a agilidade do serviço, mas não pelas categorias de transportadores já estabelecidas na cidade. Para o mototáxi Wisley, “*Uber é bom, ótimo! Para a população, melhor ainda, mas para o mototáxi não foi bom não. Porque o preço dele (Uber) é mais barato, carrega mais passageiros*”. (Wisley Chaves, 32 anos de idade e 12 na atividade de mototáxi⁴⁰). Com um posicionamento similar, Alberto, motorista de táxi há pelo menos 14 anos, considera a concorrência desleal e o *Uber* como um negócio não rentável, inclusive para os motoristas que trabalham por aplicativos, pois “*De seis reais, oito reais uma corrida? Não tem condição. Você ainda tira a porcentagem do aplicativo. Gasolina do preço que tá aí...*”⁴¹.

Apesar dos motoristas de outros modais reconhecerem a importância do *Uber* como uma alternativa para o transporte da população imperatrizense, os mesmos apontam que após a chegada dessa nova modalidade na cidade eles tiveram uma perda significativa no número de seus passageiros, e, conseqüentemente, em sua renda. O presidente do

⁴⁰ Fala retirada de reportagem disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/uber-e-bom-otimo-para-a-populacao-melhor-ainda-afirma-mototaxista/?phrase=uber&phrase=>. Acesso em: 15/08/2021.

⁴¹ Ibid.

Sindicato dos Taxistas de Imperatriz, Joca Assunção, afirmou ao Imperatriz Notícias⁴² que no final de 2018 houve uma redução de 50% nos lucros da categoria com o início das atividades dos motoristas por aplicativos na cidade. Tal situação levou os motoristas de táxis de Imperatriz a buscarem alternativas para manterem sua renda, pois, segundo Wisley Chaves, nesse momento muitos deles precisaram passar a trabalhar dia e noite e diminuir o valor de suas “corridas”, já que para “fidelizar” seus clientes teriam que concorrer com as tarifas praticadas pelo *Uber*. Em meio aos gastos com combustível, manutenção do carro, alvarás, taxímetros e, entre outros, a manutenção dos postos fixos de táxi, os taxistas de Imperatriz desenvolvem um complexo “jogo de cintura” para a manutenção de sua atividade e renda.

A atuação desse novo modal gerou inúmeros conflitos entre as categorias de motoristas da cidade, levando Alberto a se sentir desrespeitado quando os motoristas que trabalham por aplicativos estacionavam seus carros no posto de táxi em que atuava:

No último dia de carnaval, eles vieram parar aqui (no posto de táxi). Quando eu cheguei, eram umas quatro da manhã, eles estavam. E eles são chamados no aplicativo pelo celular, por que eles botam o nome (do serviço) de LED no para-brisa? Então já é uma afronta pra gente. Não vou generalizar, toda classe tem isso... mas eles ficaram aqui, com os LEDs deles acesos. Aí eu fui lá e perguntei pra eles: ‘Vocês não acham que estão abusando da bondade da gente?’ Depois dá uma confusão e chamam os taxistas de violentos.⁴³

A fala descrita acima denota um conflito, pensando nos termos de Bielich (2009), como a “guerra del centavo”, na medida em que uma luta por passageiros parece criar as condições de possibilidades para a eclosão de conflitos por espaços, reconhecimentos e legitimidade entre os motoristas de Imperatriz.

Sobre esse processo conflituoso que permeia a inserção dos motoristas por aplicativos na cidade, Valmir, presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo do Maranhão (AMAP-MA), recorda que foi muito complicada a relação entre as duas categorias no início da inserção dos motoristas por aplicativo em Imperatriz. Ele aponta que no início das atividades desses sujeitos os taxistas da cidade tentavam retirar os

⁴² Ver em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/taxistas-tem-reducao-do-movimento-apos-uber-em-imperatriz/>. Acesso em: 18/08/2020.

⁴³ Ver em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/uber-e-bom-otimo-para-a-populacao-melhor-ainda-afirma-mototaxista/?phrase=uber&phrase=>. Acesso em: 18/08/2020.

passageiros de seus carros, o que gerava inúmeras confusões, inclusive com o registro de agressões físicas no ano de 2018 e 2019. Frente esses argumentos e aquilo que foi exposto nos capítulos precedentes, parece estabelecer-se ciclicamente no arranjo dos transportes de Imperatriz uma relação entre *estabelecidos* e *outsiders* (Elias e Scotson, 1965), estimulando a tessitura de novos e instáveis equilíbrios em uma figuração que ganha nova feição a partir da inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos⁴⁴. Entre atuações irregulares e a busca por reconhecimento e regularização de suas atividades, a primeira luta dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz parece ter girado em torno da busca por seu espaço, clientes e reconhecimento.

Valmir relata que antes de tornar-se presidente da representação local, ficou sabendo da existência recente de uma associação de motoristas que trabalham por aplicativo na capital São Luís e entrou em contato com a mesma para que fosse possível a abertura de uma extensão dessa instituição em Imperatriz. Após esse contato inicial, três representantes da referida associação estiveram em julho de 2018 na cidade para uma reunião com os motoristas, oficialização dos trâmites burocráticos e escolha dos representantes locais da categoria. Diante de uma audiência de cerca de 70 motoristas, Valmir foi eleito como o primeiro presidente do núcleo local da associação tendo como demanda inicial uma regulamentação viável para os motoristas, pois:

[...] na realidade a minha história é basicamente a história dos outros, apareceu aplicativo na cidade em novembro de 2018 e eu tava desempregado e tinha um carro devendo duas parcelas (Risos) aí não tinha outra alternativa aí eu cadastrei. No início ganhei muito dinheiro, muito dinheiro, que era pouco os carros né!? Deu para mim suprir, paguei as parcelas do carro, comprei outras coisas... No início foi assim basicamente como os motoristas de aplicativo entram no aplicativo por falta de emprego né!? Aí vê no aplicativo opção. (Entrevista realizada no dia 5 de maio de 2021)

Em sua fala Valmir ressalta que a inserção dos motoristas por aplicativos na cidade foi influenciada, em grande medida, pela falta de empregos formais e informais disponíveis, capaz de estimular a formação de uma grande massa de desempregados em Imperatriz e sua imediata adesão ao serviço que se popularizou na cidade a partir de 2017.

⁴⁴ Ver em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/uber-e-bom-otimo-para-a-populacao-melhor-ainda-afirma-mototaxista/?phrase=uber&phrase>. Acesso em: 18/08/2020.

Buscando legitimidade frente os diferentes modais que atuavam na cidade o perfil da associação no *Facebook* postou no dia 21 de junho de 2018 um *print* da tela de um motorista de *Uber* onde se destacam as notas de agradecimento publicadas pelos usuários do seu serviço “*Excelente, show pai, top!*”, momento em que replicou uma postagem da empresa que se posicionava sobre a eclosão de possíveis conflitos envolvendo seus “parceiros”.

A atividade dos motoristas parceiros é amparada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), que objetiva “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas”. Nós queremos informar também que a *Uber* oferece suporte aos motoristas parceiros em situações desconfortáveis, como, por exemplo, a eventual e indevida apreensão de seu veículo. Sempre que precisar, entre em contato conosco pelo telefone de emergência 0800 591 7045 / 0800 591 1032. (Publicação retirada do perfil da associação dos motoristas que trabalham por aplicativos).⁴⁵

Apesar de não disporem de uma regulamentação municipal no início de sua inserção, os motoristas que trabalham por aplicativos buscam legitimar sua atividade por meios jurídicos, sendo respaldados pelas operadoras dos aplicativos que concomitantemente buscavam legitimar seu serviço junto à população local e seus “motoristas parceiros”. Diante dos embates sobre a legitimidade, a melhoria da acessibilidade e os conflitos entre as categorias de motoristas, se inicia ainda em 2017 uma série de debates na Câmara Municipal de Imperatriz acerca da possibilidade da regulamentação do serviço na cidade.

Conforme apontam Bueno (2019) e Sarayva (2018), o vereador Chiquim da Diferro foi o autor do Projeto de Lei nº 1.737/2018, que defendeu a regulamentação dos motoristas que trabalham por meio de plataformas digitais. Para o representante local, “*o trabalho do Uber é uma realidade a nível de país e mundo. Mas em Imperatriz não é regulamentado. Com a intenção de ajudar os taxistas, fiz uma emenda dizendo que só poderá com o aplicativo na cidade 50% da quantidade de táxi*” (Fala retirada do “MA10 Sempre notícias”)⁴⁶. Observa-se, segundo o trecho, que o vereador, para além da defesa

⁴⁵ Ver em: <https://www.facebook.com/Associa%C3%A7%C3%A3o-Motorista-de-aplicativo-em-Imperatriz-MA>. Acesso em: 12/08/2021.

⁴⁶ Ver em: <https://www.ma10.com.br/2018/06/21/lei-estabelece-requisitos-para-transporte-de-passageiros-por-aplicativos/>. Acesso em: 18/08/2021

do aplicativo na cidade, parece tomar partido dos taxistas de Imperatriz, buscando limitar o número dos motoristas que passariam a atuar no novo modal.

A proposta da regulamentação da maneira como foi inicialmente elaborada foi rejeitada pelos motoristas que trabalham por aplicativos locais, afinal, como aponta Sarayva (2018), Imperatriz tinha naquele momento mais de 1000 motoristas cadastrados e todos tinham o direito de exercer o ofício.

A gente não está sabendo o que foi feito nesse processo de votação, porque as partes interessadas não foram comunicadas. A nossa indignação é justamente essa, saber por qual motivo foi feito isso. **Os ubers são trabalhadores, assim como os taxistas e mototaxistas.** A população é a mais beneficiada, pagando um valor simbólico por cada corrida. A *Uber* Imperatriz vem crescendo. A gente não tem controle ainda, porque a plataforma não é controlada por nós, é pela própria *Uber*, que é uma plataforma mundial. **A gente quer sentar com os vereadores, com os representantes taxistas, para entrarmos em um acordo.** O aplicativo já é uma necessidade básica da população. (Fala retirada do “MA10 Sempre notícias”)⁴⁷.

Valmir, presidente da AMAP-MA, considera que a categoria foi excluída do processo de regulamentação local, já que como parte interessada os motoristas que trabalham por aplicativos não foram informados sobre a votação e seus procedimentos. No dia 24 de agosto de 2018 foi sancionada em Imperatriz a Lei Ordinária nº 1.737/2018, que dispõe sobre os requisitos para o transporte de passageiros oferecidos por plataformas digitais, rejeitada como inconstitucional e “fora de lógica” pelos motoristas de aplicativos e a associação local que os representa. Os motoristas tinham como principal argumento para o pedido de anulação da lei o trecho que se refere a limitação na quantidade de profissionais que poderiam atuar na cidade, questões que envolviam os pontos de embarque e desembarque, a utilização de uniformes, emplacements especiais e a necessidade de dedicação exclusiva para o exercício da atividade.

Após o início da realização dos cadastros em 24 de abril e uma proposta de alteração nos requisitos da lei, o assunto se tornou polêmico na cidade. De um lado, a classe de *ubers* pedindo a alteração na lei de regulamentação para que ela se torne menos criteriosa e sem a limitação requerida, realizando uma manifestação em frente a Câmara Municipal, no dia 23 de abril e, do outro, a classe dos taxistas, que conta com cerca de 600 pessoas que exigem que a lei se torne vigente o mais rápido possível. (Bueno, 2019)

⁴⁷ Idem.

Observa-se, novamente, a persistência dos conflitos que permeiam as relações entre as categorias do transporte alternativo de Imperatriz, que buscam a seu modo defender posições, rendimentos e mobilizar o apoio público e político local. Nesse contexto, abre-se espaço para refletirmos sobre as *oportunidades políticas* (TARROW, 2009) que emergem para as diferentes categorias de motoristas da cidade e seus aliados políticos, capazes de, como o vereador Chiquin da Diferro⁴⁸, defender a luta dos taxistas e taxistas lotação.

Percebendo a importância desses contatos políticos, Valmir, presidente da associação dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz, aponta que diante do conflito entre taxistas e *ubers* decidiu procurar apoio político, momento em que apenas um vereador do município decidiu apoiá-los. O auxílio do vereador Ricardo Seidel pode ser observado a partir da página do *Facebook* da associação⁴⁹ e da página pessoal do vereador⁵⁰, onde encontramos vídeos e fotos de momentos de mobilizações, assim como

⁴⁸ Essa aliança e apoio pode ser observada a partir da análise de trecho da audiência pública realizada para tratar da situação dos motoristas que trabalham por aplicativos e demais categorias na página do Facebook da Associação dos Motoristas por Aplicativo. Ver em: <https://www.facebook.com/186208388761461/videos/2077294229066459>. Acesso em 19/08/2021.

⁴⁹ Divulgação de audiência pública sobre a situação dos motoristas de aplicativos, postada em 11 de março de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/186208388761461/photos/a.186216228760677/310043546377944/>; Pedido de apoio da população para audiência pública, postado em 20 março de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/CamaraImperatriz/photos/a.1422742901095830/2135008303202616/>; Apelo do presidente da associação dos motoristas de aplicativos e do vereador Ricardo Seidel por apoio da população, postado no dia 18 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/Associa%C3%A7%C3%A3o-Motorista-de-aplicativo-em-Imperatriz-186208388761461>; Convocação para reunião na OAB com os motoristas de aplicativos, postado no dia 24 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/186208388761461/photos/a.186216228760677/327461834636115/>; Discussão sobre a nova lei que regularizaria os motoristas de aplicativos, postado no dia 6 de maio 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/186208388761461/photos/a.186216228760677/332706487444983/>. Acesso em: 19/08/2021.

⁵⁰ Sobre a aprovação de locais para embarque e desembarque, publicada no dia 30 de Outubro de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/699011930602529/>; Sobre a possibilidade dos motoristas de aplicativos terem direito aos mesmos descontos na compra do veículo que possui o taxista, postado no dia 27 de agosto de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/653501748486881/>; Retrospectiva das ações coletivas e políticas em torno da regulamentação dos aplicativos, publicada no dia 24 maio de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/videos/1087880708070964>; Vídeo do dia em que foi aprovado o serviço por aplicativo na cidade na sessão da Câmara, postado no dia 21 de maio de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/videos/404069786988324>; Diálogos com os motoristas da Uber e 99, postado no dia 12 de julho. Disponível em:

convocações para reuniões com o vereador onde seriam debatidas “a causa dos motoristas de aplicativos”.

Em vídeo publicado no *Facebook* o vereador Ricardo Seidel elenca os momentos marcantes da luta em prol da regularização municipal dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz no ano de 2019 (Ver Tabela 03).

Tabela 3 – Marcos da luta pela regulamentação dos aplicativos em Imperatriz em 2019

Data	Momento
17 de abril	Início da luta com a protocolização da lei que retira as limitações e outros pontos da lei anterior.
24 de abril	Audiência com os motoristas de aplicativos e a OAB.
25 de abril	Carreata pelas ruas de Imperatriz.

<https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/625632024607187/>; Postagem fazendo referência ao serviço de transporte por aplicativo como uma alternativa ao desemprego, postado no dia 28 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/579913699179020/>; Vereador Ricardo Seidel e Adhemar Freitas deram entrada com o requerimento para a SETRAN anular os pontos de exigência que não condiz com a Lei que trata do transporte por aplicativo, postado no dia 26 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/578762005960856/>. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/577334479436942/>; Apelo do presidente da associação dos motoristas de aplicativos Valmir e o vereador Ricardo Seidel sobre a possibilidade de acabar com o serviço na cidade por meio da limitação do número de motoristas, no qual ambos pedem o apoio popular, postado no dia 17 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/videos/437100106835028>; Anúncio de uma audiência pública sobre o transporte por aplicativo que aconteceria no dia 21 de março, postado no dia 20 de março de 2021. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/558785301291860/>; Anúncio de uma audiência pública que aconteceria no dia 21 de março, postado no dia 11 de março de 2021. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/554297395073984/>; Diálogo entre o vereador Ricardo Seidel e os motoristas de aplicativo, postado no dia 8 de março de 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/ricardoseidelma/photos/a.129622114208183/552557918581265/>. Acesso em: 18/08/2021

02 de Maio	Reunião com Ricardo Seidel e a presidência da OAB.
02 de Maio	Reunião com o prefeito Assis Ramos.
21 de Maio	Aprovação da lei do serviço por aplicativos.

Fonte: Página pessoal do Facebook do vereador Ricardo Seidel.

Como aponta Tarrow (2009), as influências e os jogos políticos estão intimamente ligados às trajetórias de sucesso e infortúnios dos movimentos sociais urbanos. Nessa perspectiva, a aliança com o vereador Ricardo Seidel, marcada por sua presença nas reuniões da associação e ações coletivas dos motoristas, e as escolhas dos repertórios de atuação, que iam desde manifestações em vias públicas ao apelo sentimental em torno da situação econômica dos prestadores de serviço, podem ser encarados como estratégias fundamentais na busca pelo apoio popular da sociedade imperatrizense e legitimação das atividades desse novo modal. Em busca de sua regulação o transporte por aplicativos emerge conectado não apenas aos benefícios dos motoristas e suas famílias, mas também à comodidade da população local, que passaria a dispor de “um transporte por um preço justo e um serviço de qualidade”.

Julgadas inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal (STF), as leis municipais que proíbem os serviços por aplicativos, tais como o *Uber* e o *99*⁵¹, passam a ser questionadas e influenciam os processos de aprovação e regulamentação do serviço na cidade de Imperatriz, já que essa jurisprudência foi um dos argumentos utilizados pelo vereador Ricardo Seidel em favor da superação da lei. Após inúmeras discussões, audiências públicas e manifestações os motoristas alcançaram a legitimidade do serviço por meio da legalização das atividades com a nova Lei Ordinária 1.783/2019, que altera a Lei Ordinária nº 1.737/2018. A nova lei, que “dispõe sobre o transporte de passageiros

⁵¹ Empresa e aplicativo de transporte brasileira fundada por Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras. A empresa possui diferentes categorias tais como, o 99Pop, com motoristas particulares, 99Táxi, que possui tarifa cheia e desconto de até 30%, e, o 99Top, um serviço premium com táxi de luxo, estando presente em mais de mil cidades. Informações retiradas do site da empresa. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso no dia 27/11/2022.

por plataformas digitais (aplicativos), no município de Imperatriz”, além de regulamentar o direito de exercer o ofício de motorista por aplicativos, elenca uma série de direitos e deveres que passam a nortear a atuação da categoria.

Em meio a essas novas exigências os motoristas de aplicativos passam a encarar novos desafios e incorporar novas pautas, especialmente às ligadas a questão da segurança e aumento da gasolina na cidade. Além de alcançar a regularização do serviço, alguns meses depois desse processo os motoristas alcançaram um novo benefício para a categoria com a indicação de pontos de embarque e desembarque em alguns espaços da cidade, como shoppings, faculdades, rodoviária, aeroporto e parque de exposições.

A expansão do número de motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz tem estimulado recentemente mudanças na organização local e associativismo desses profissionais na cidade, tornando possível a emergência de um sindicato local, o Sindicato dos Motoristas de Aplicativo de Imperatriz (SINDAPP), que está em processo de institucionalização e não manterá vínculos com as instituições que atuam na capital São Luís. Apesar de algumas vitórias na luta, Valmir relata que existem novas demandas e pautas que merecem a atenção de todos, especialmente aquelas que se conectam ao processo de precarização e *uberização* do trabalhador, que apesar de ser um problema de ordem internacional e nacional, está conectado ao contexto local.

5. O TRANSPORTE DE PESSOAS NA CIDADE COMO UM *HABITUS*: A TESSITURA DE SUBJETIVIDADES E PRÁTICAS NA CONSTITUIÇÃO DE UM OFÍCIO E SEUS SUJEITOS

O objetivo deste capítulo é entender o ofício de transportar pessoas a partir da perspectiva cultural aberta por Nobert Elias, observando como as experiências dos motoristas que trabalham por aplicativos se configuram como um *habitus* cidadão, já que, como pontua Machado Junior (2016, p. 12), “*os taxistas através do automóvel incorporam o ethos cidadão*”. Nesse caminho analítico anseio explorar nesse momento do trabalho o *habitus* socialmente tecido e incorporado dos motoristas particulares de aplicativos, suas construções simbólicas e maneiras de apreciar o mundo social. Para Machado Junior:

Temos que ter em mente que a presença dos táxis na cidade, não pode ser resumida a um simples modal de transporte urbano, pois a frente do volante e nos assentos desses automóveis transitam sujeitos que consequentemente tendem a se comunicar e manter relações de diversas naturezas. (MACHADO JUNIOR, 2016, p. 13)

Apesar da pesquisa de Machado Júnior se centrar na análise da cena dos taxistas na cidade de Salvador, seus argumentos nos levam a refletir sobre o ofício de transportar passageiros em Imperatriz, permitindo, assim, a compreensão das experiências de outras categorias de profissionais. Dessa forma, depreende-se que ser um motorista que trabalha por aplicativos não se resume ao transporte de passageiros, pois esse ofício envolve relações entre pessoas, construções de sociabilidades e práticas trabalhistas, elementos que pretendemos explorar em nosso estudo.

Frente esses objetivos busca-se inicialmente refletir sobre a potencialidade da teoria elisiana para a compreensão do *habitus* cidadão a partir de grupos sociais que compõem a *urbe*, especialmente os motoristas que trabalham por aplicativos. Nessa perspectiva, o conceito de *habitus* desenvolvido por Elias (1939a, 1939b, 1970, 1987) nos auxilia a pensar os processos identitários, a tessitura de pertencimentos e as práticas de seus sujeitos sob uma perspectiva relacional, nos ajudando a compreender a cidade como um espaço privilegiado para a análise das configurações sociais e suas múltiplas faces.

5.1 CONFIGURAÇÕES SOCIAIS E *HABITUS* NA TEORIA SOCIAL DE NORBERT ELIAS

Para compreender o que Norbert Elias entende por *habitus* é necessário apreender as características de sua teoria social e seus principais conceitos, especialmente sua compreensão relacional acerca das relações humanas articulada as *configurações* ou *figurações*. Elias (1987) analisa as conexões entre indivíduos e sociedades de uma forma que privilegia uma compreensão relacional sobre a agência dos indivíduos e as estruturas que agem sobre ele. Nesse sentido, o autor abre espaço para pensar de uma forma relacional tanto a influência do indivíduo sobre a estrutura, quanto a influência da estrutura sobre o indivíduo, privilegiando não apenas um dos aspectos envolvidos nessas relações, mas as configurações que ganham forma a partir desses processos.

Ao aprofundar suas análises Elias considera que:

[...] essas duas idéias – a consciência que temos de nós como sociedade, de um lado, e como indivíduos de outro – nunca chegam a coalescer inteiramente, sem dúvida, temos consciência, ao mesmo tempo, de que esse abismo entre os indivíduos e a sociedade não existe na realidade. Toda sociedade humana consiste em indivíduos distintos e todo indivíduo só se humaniza ao aprender a agir-falar e sentir no convívio com outros. A sociedade sem os indivíduos ou indivíduo sem a sociedade é um absurdo. (ELIAS, 1987, p.67)

Assim, para a compreensão do mundo social Elias (1987) propõe um pensamento relacional, pois a partir desta perspectiva fica evidenciada, por um lado, a influência que as estruturas e os contextos históricos em que os indivíduos estão inseridos têm na modelagem de suas estruturas mentais e comportamentos, e, por outro, a agência dos sujeitos sociais, isto é, sua participação ativa nas redes de interdependências e jogos que envolvem os processos sociais.

Nessa chave analítica as *figurações* e os *habitus* elisianos ganham forma, pois “a configuração social age de forma a moldar os indivíduos, dessa relação de interdependência entre o indivíduo e a sociedade, se tem o *habitus*”. (Dendasck e Lopes, 2016). Como aponta Elias (1987):

[...] cada pessoa singular, por mais diferente que seja de todas as demais, tem uma composição específica que compartilha com outros membros e sua sociedade. Esse *habitus*, a composição social dos indivíduos, como que constitui o solo de que brotam as características pessoais mediante as quais um indivíduo difere dos outros membros de sua sociedade. Dessa maneira, alguma coisa brota da linguagem comum que o indivíduo compartilha com outros e que é, certamente, um componente do *habitus* social – um estilo mais ou menos

individual algo que poderia ser chamado de grafia individual inconfundível que brota da escrita social. (ELIAS, 1987, p. 150)

O *habitus* é entendido por Elias (1987) como um lugar comum que ganha forma a partir da relação intrínseca entre a balança “eu/nós”, conectando aspectos identitários individuais a questões que envolvem a moral, os costumes e o *ethos* de grupos, povos e/ou nações, estritamente ligadas a processos históricos e sociais.

Elias considera, sob essa ótica, que o *habitus* não é algo natural, mas sim social, constituindo-se a partir de processos multifacetados de socialização. O *habitus* seria aquilo que é comum a determinadas pessoas e grupos sociais, sendo moldado e construído historicamente ao longo dos anos através das relações de interdependência que conectam pessoas e grupos que compõem dada figuração. Apesar do caráter eminentemente social, ligado as identidades coletivas, o *habitus* também se manifesta de uma maneira individualizante a partir da sua incorporação social pelos indivíduos.

O *habitus* em Elias é fruto de um processo histórico complexo. O conjunto de maneiras de pensar e agir que estruturam uma sociedade está ligada à forma de racionalidade de um grupo. Também tem um cunho econômico, o *habitus* é criado pelo conjunto Propriedade/Patrimônio, como o subjetivo que se traduz no material. É um conceito social, por que ele se constrói nos relacionamentos e nos processos históricos, mas é também um conceito “pessoal” porque embora vivamos estimulados e/ou censurados pelo meio social, cada indivíduo é único, como também é única sua maneira de apreender o mundo. O homem faz a sociedade, ao mesmo tempo em que ele está se fazendo. (SILVA, 2001, p. 252)

Haja vista que o *habitus* é social, ele não é imutável e estático, pois está sujeito a modificações e flutuações no decorrer do tempo. Nesse sentido, o que o conceito busca traduzir em suas linhas é a intrínseca relação entre as estruturas de personalidade e as estruturas sociais, que só podem ser compreendidas a partir da processualidade das relações sociais e seus equilíbrios instáveis que ganham forma no decorrer da história.

Através desse entendimento, Elias (1939a, 1938b) se debruça sobre a compreensão do processo civilizador, fundamental para a construção do *habitus* europeu das modernas sociedades ocidentais e suas análises. Assim, explorar as faces do processo civilizatório permite ao autor compreender a formação de um “homem civilizado”, considerando os aspectos históricos que envolviam sua estrutura psíquica e social. Versando sobre os costumes Elias (1939a, 1939b) considera que a noção de civilidade é uma construção social que foi moldada ao longo do tempo e transmitida de uma forma

sutil e gradual a partir da socialização dos indivíduos, especialmente a partir de manuais de etiqueta, pinturas e, entre outras, obras literárias.

O *habitus* é socialmente incorporado pelo indivíduo constituindo-se parte do seu ser, pois “*o indivíduo se apresenta como uma síntese complexa de seu contexto sócio histórico, dotado, portanto, de uma configuração social exterior a ele e uma interioridade.*” (DENDASK e LOPES, 2016, p. 4). Sob essa ótica, o *habitus* faz parte das diversas configurações humanas existentes, pois as sociedades assim como seus grupos, elaboram regras, costumes, normas e princípios que irão orientar a vida e as relações sociais dos indivíduos. “*A visão ampla do desenvolvimento social encontra seu contraponto – necessário – na perspectiva miúda, no olhar atento ao microcosmo social*” (SILVA, 2001, p. 123).

Ao elucidar o *habitus*, especialmente o nacional alemão, Elias (1997) propunha a compreensão das transformações históricas das estruturas das sociedades, pois, “*toda formação societal sofre transformações em suas estruturas, transformações estas que são colocadas em movimento pelas ações conjuntas, recíprocas de indivíduos interdependentes*” (SILVA, 2001, p. 123). Compreendido a partir da herança histórica comum, como a língua, a concepção de civilidade, os *ethos* e os comportamentos, a noção do *habitus* nos ajuda significativamente a compreender as subjetividades e experiências dos motoristas que trabalham por aplicativos na cidade de Imperatriz, especialmente quando focamos nossa análise em suas múltiplas faces.

5.2 ELEMENTOS PARA A COMPREENSÃO DE UM HABITUS NA CULTURAL DIGITAL: REFLEXÕES SOBRE ALGUMAS MUDANÇAS RECENTES

Ao refletir sobre o *habitus* que envolve o serviço e o uso dos aplicativos para o transporte de pessoas em Imperatriz ganha destaque a formação de uma espécie de *habitus* envolvido no contexto digital, conectado a popularização dos aparelhos celulares e o uso de novas tecnologias no cotidiano dos habitantes da cidade. Como pontuado por Marassi (2019, p. 57), “*o crescimento das redes informacionais integradas e conectadas trouxe mudanças significativas em nossas relações sociais, de trabalho e de consumo, favorecendo a comunicação interativa das redes*” mediante nossa inserção em um ambiente digital. Segundo Oliveira e Maynardes (2018) a cultura digital:

[...] é compreendida pelo comportamento observado a partir da interação das pessoas com acesso e uso de tecnologias digitais, desde aquele objeto deste artigo (aplicativos para smartphones) até aquelas disponíveis em outros meios de interação. As pessoas passam a interagir com as outras por meio destas tecnologias, usam-nas para seu trabalho diário e para seu lazer e ao sair de casa, em muitos casos, retornam para buscar seu smartphone, pois sentem-se sem uma “parte de seu corpo”, ou seja, é parte de seu cotidiano o acesso e o uso das aplicações digitais. (OLIVEIRA e MAYNARDES, 2018, p. 08)

A cultura digital evocada pelos autores supracitados pode ser facilmente percebida por nós no nosso dia a dia, sobretudo no período pandêmico, que acredito ter potencializado ainda mais esse fenômeno, devido, entre outras situações, ao distanciamento físico social. Nessa perspectiva, uma das principais características da cultura digital em nossas sociedades relaciona-se ao uso intensificado dos meios digitais para operar atividades que outrora era realizadas sem o uso das tecnologias, internet, smartphones e computadores.

Se antes diálogos e a tessitura de amizades, vínculos sociais e emocionais eram realizados através dos contatos físicos imediatos, com o advento das redes sociais essas interações passam a ser mediadas e fortalecidas no meio digital, especialmente através de plataformas como o *Facebook*, *Instagram* e, entre outras, *WhatsApp*. Inclusive contatos amorosos ou fraternais passaram a ser realizados por meio de aplicativos, como é o caso do *Tinder*, que segundo a *Apple*⁵² é o aplicativo mais popular do mundo para conhecer pessoas novas e se relacionar.

Para além de interações fraternais e amorosas, observa-se em nossas últimas duas décadas a popularização do uso de novas tecnologias e das redes sociais no mundo do trabalho. As próprias redes sociais que, a princípio tinham o objetivo de proporcionar momentos de lazer e descontração, hoje funcionam como ferramentas do mercado, a partir de experiências tais como as das lojas virtuais, dos *influencers* e do marketing digital. Nesse contexto de intensas mudanças nossas transações bancárias também passaram a ser mediadas pelo uso de aplicativos, facilitando e agilizando a realização de inúmeras tarefas que anteriormente demandavam deslocamentos físicos dos clientes até as agências bancárias. Em um arranjo favorável a produção de inúmeros aplicativos é possível, ainda, observar o uso das tecnologias da informação por meio da criação de inúmeros serviços colaborativos, que buscam conectar produtos e serviços a

⁵² Disponível em: <https://apps.apple.com/br/app/tinder-encontros-e-amizades/id547702041>. Acesso em: 21/01/2021.

consumidores através das plataformas digitais. Ganham destaque entre essas plataformas o *Airbnb*, que é uma forma de compartilhar moradias/estadias; os aplicativos de entregas, tais como o *IFOOD*, o *UberEats* e o *Tonolucro*; e, entre outros, aplicativos de transportes e caronas, como o *UBER* e o *99*. Esses últimos tipos de aplicativos nos interessa de maneira sensível, por estarem conectados ao nosso objeto de pesquisa.

Para Marassi (2019), as práticas colaborativas atuam por meio das plataformas sociais abertas e de interação entre pessoas com interesses ou necessidades comuns. Os aplicativos de transporte emergem articulados a um contexto da cultura digital, pois como pontuam Oliveira e Maynardes (2018, p. 02), “o termo “digital” pode representar a maneira que vivemos hoje como um marco histórico, pois engloba os artefatos e sistemas de significação e comunicação que demarcam mais claramente nosso estilo de vida contemporâneo”. Nessa maneira de enxergar esse processo, nosso cotidiano hoje teria uma interface significativamente digital.

Como observa Pinheiro (2011), o conjunto desses avanços técnicos tem alterado profundamente a maneira de operar nossas atividades do dia a dia. Portanto, a utilização dos aplicativos, tanto como forma de garantir uma renda como trabalhador ou se locomover na cidade denota uma transformação cultural sensível que coloca os meios informacionais como mediadores de trocas e afetos, tornando o uso dessas tecnologias uma prática corriqueira e generalizada. “Esses processos de popularização dos meios digitais e de globalização têm então a característica de permear a existência dos indivíduos desde os contextos mais gerais como o econômico e social em nível global até a vida cotidiana nas micro relações. (PINHEIRO, 2011, p. 10). Esse processo de penetração das novas tecnologias em nossas existências individuais pode ser associado em nosso trabalho a construção de um *habitus* socialmente compartilhado, articulado a processos identitários que nos individualizam mas também permitem a tessitura de uma herança comum em Imperatriz.

5.3 CIDADES, *HABITUS* E PROCESSOS IDENTITÁRIOS

Após explorar o conceito de *habitus* que permeia a sociologia elisiana desejo a partir de agora refletir sobre as potencialidades de tal aporte teórico para a compreensão do *habitus* citadino de indivíduos e grupos que compõem a urbe, mais especificamente os motoristas que trabalham por aplicativos na cidade de Imperatriz. Nessa perspectiva, o

habitus elisiano nos auxilia a pensar os processos identitários, as práticas dos sujeitos e a própria cidade a partir de uma perspectiva relacional, na medida em que ela pode ser percebida como o resultado interdependente de um conjunto deles.

Ao refletir sobre o *habitus* e o *ethos* citadino abre-se um espaço analítico para pensar as múltiplas identidades presentes nos contextos das cidades, afinal, como pontua Park (1967), a cidade é o cadinho de raças, povos e culturas e o lugar privilegiado para o estudo da diversidade cultural. Porém, cabe mencionar que apesar de sua pluralidade o espaço citadino constitui-se como “*um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. [...] Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem*” (PARK, 1967, p. 24). Portanto, sob essa ótica, a cidade possuiria um *ethos* e cultura própria, devido, segundo Louis Wirth (1967), ser “*o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo*” (WIRTH, 1967, p. 89)

Para os autores supracitados a cidade não se resume a sua face física, pois o que a move são seus agentes, que constroem dinamicamente relações de sociabilidades, conflitos e cooperação, ou seja, suas diversas formas de *sociação* (SIMMEL, 2006). “*Finalmente, a cidade é o habitat natural do homem civilizado. Por essa razão, ela é uma área cultural caracterizada pelo seu próprio tipo cultural peculiar*” (PARK, 1967, p. 26). Nessa esteira argumentativa, Wirth (1967) acredita que o que caracterizaria a cidade seria o urbanismo, entendido por ele como um modo de vida responsável por dar forma a urbe a partir das relações sociais tecidas no interior de seu espaço físico.

Para Wirth (1967) esse modo de vida estaria associado a construção de uma “*personalidade urbana*”, que relacionada ao pensamento elisiano nos permite apreciá-la a partir do conceito de *habitus*. Nesse sentido, os princípios geradores que compõem o homem urbano são provenientes deste *ethos* citadino, constituído a partir de um processo histórico e interacional entre indivíduos e instituições que compõem a *urbe*. A cidade é constituída a partir de processos sociais, históricos, culturais, políticos e econômicos que incidem sobre a construção do urbanismo como modo de vida e seu *ethos* urbano.

Esses argumentos, guardadas as devidas proporções, nos ajudam a compreender as experiências dos motoristas que trabalham por aplicativos na cidade de Imperatriz,

Maranhão, a partir de duas frentes analíticas. Uma primeira nos permite entendê-los como parte constitutiva do *ethos* urbano, na medida em que os imperatrizenses passam a fazer uso dos serviços dos motoristas que trabalham por aplicativos como forma de se locomover e consumir a cidade. A segunda torna possível identificar a constituição das configurações sociais (Elias 1970) e a produção de *habitus* específicos no interior da cidade, capazes de estimular entre seus habitantes a adesão profissional a essa atividade assim como o consumo de tais modais de transporte.

O urbanismo, sob essa ótica analítica, estimula o desenvolvimento dos tipos vocacionais (PARK, 1967), permitindo a formação de grupos ou associações com interesses comuns. Mesmo que esses indivíduos tenham interesses políticos e econômicos variados as relações de trabalho emergem como momentos decisivos para se pensar as sociabilidades (SIMMEL, 2006) construídas no meio profissional a partir de processos interativos, nos permitindo imaginar a formação de grupos vocacionais no ambiente urbano atrelados a processos identitários provenientes do *habitus* que é aí socialmente constituído.

Relacionar o *habitus* aos contextos urbanos e aos motoristas da cidade de Imperatriz evidencia o caráter flexível e fluido que permeiam as configurações sociais decorrentes das mudanças estruturais e equilíbrios que envolvem tanto o ambiente urbano quanto seus habitantes. Logo, compreende-se aqui o *habitus* urbano como construção social e histórica, envolto pelo passado e pelo presente, ainda mais quando, como pontua Lauwe (1967), “*as transformações, que antes podiam ser acompanhadas durante um período de cinquenta anos, manifestam-se aos nossos olhos em alguns anos, quiçá em alguns meses*” (LAUWE, 1967, p. 113). Nesse sentido, tais mudanças, sejam em curto, médio ou longo prazo agem de maneira sensível na construção e socialização dos *habitus*, especialmente quando as novas tecnologias entram cena.

Portanto, o processo de inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos no mundo e especificamente na cidade de Imperatriz reflete não apenas mudanças estruturais concernentes às esferas econômicas e políticas, mas uma mudança social e cultural sensível que tem reflexo no espaço, *ethos* e *habitus* urbanos. Como aponta Machado Junior (2019), ao refletir sobre os primeiros meses de inserção do *Uber* na cidade de Salvador, Bahia, o aplicativo está sendo facilmente incorporado ao *ethos* citadino da capital, o que gera disputas de espaços, lugares de consumo e corridas na cidade. Observemos mais de perto a partir de agora, em conexão com a teoria elisiana, as

interdependências e conflitos que permeiam os *habitus* e as configurações desses sujeitos na cidade de Imperatriz.

5.4 HABITUS DOS MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APLICATIVOS EM IMPERATRIZ

Como pontuado acima, o *habitus* pode ser compreendido a partir das relações eu/nós dinamizadas por meio dos processos históricos, ou seja, ele está em constante processo de construção e transformação. Se as primeiras experiências dos transportes por aplicativos no Brasil remontam a 2014, ano em que ocorreu a Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol (FIFA) e o país recebeu um grande fluxo de pessoas em seu território, sobretudo em metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro, o transporte na cidade de Imperatriz (cidade interiorana do Nordeste brasileiro), remonta apenas ao final do ano de 2017, pouco mais de 4 anos. Essa face recente da atividade, a meu ver, se constitui como um desafio para a compreensão dos *habitus* desses prestadores de serviço, nos instigando a pensar algumas faces desses subjetividades e práticas em formação.

Na tentativa de apreender esse *habitus* podemos traçar algumas aproximações e diferenças entre os profissionais de outros modais de transporte para nos ajudar a elucidar nossa questão. Dessa forma, duas situações emergem a partir dessa comparação, uma nos permite pensar o *habitus* urbano a partir do consumo da cidade por meio desses modais de transporte, outra, que se conecta ao consumo, relaciona-se à cultura digital, ou seja, a utilização de dispositivos tecnológicos, tal como os smartphones e a internet, para consumir a cidade.

Quando pensamos o uso do transporte urbano na cidade de Imperatriz antes do uso de aplicativos, notamos que este se dava majoritariamente a partir de um contato físico e direto entre as pessoas, sendo muitas das vezes acionados em espaços destinados à coleta de passageiros, ou seja, os “pontos” ou “postos” de táxis e/ou de mototáxis. De maneira diferente, os motoristas que trabalham por aplicativos são caracterizados por um processo de desterritorialização, não necessitando de um ponto físico para o início do contato ou “conquista” dos clientes. Muitos dos carros que trabalham por aplicativos nem sequer possuem identificação visível, como é exigido dos taxistas, que precisam utilizar obrigatoriamente o taxímetro e o luminoso com o nome “TÁXI”, colocado sob o veículo para identificar que aquele veículo é destinado para o transporte de pessoas, e,

mototaxistas, obrigados por lei a utilizar uma moto amarela e um colete luminoso como forma de diferenciá-los dos motoristas comuns/particulares.

Ao passear pela cidade não conseguimos, sem algum esforço, identificar os espaços ocupados por esses sujeitos e os motoristas que exercem esse ofício, diferenciando sensivelmente esses profissionais dos motoristas de táxi e mototáxi que atuam em Imperatriz, identificados tanto pela territorialização quanto por identificações veiculares e/ou pessoais marcantes.

Como trabalhadores desterritorializados, a relação entre motoristas que trabalham por aplicativos e seus usuários se dá a partir da mediação dos aplicativos que os conectam, revelando uma mudança nas formas de solicitação das corridas e interações entre esses sujeitos. Nessa perspectiva, a construção de diálogos, vínculos e a troca de contatos (significativamente números telefônicos) entre motoristas e usuários/clientes, estratégia muito popular entre taxistas e mototaxistas para fidelizar seus clientes, torna-se um artifício secundário quando tratamos do trabalho realizado por meio de aplicativos. Através dessas plataformas de transporte é possível solicitar uma corrida independente de minha localização na cidade, não importando se estou em um lugar central ou periférico, e sem um conhecimento pessoal acerca do motorista prestador do serviço.

Nesse contexto, não se trata, como aponta Marassi (2019), de pensar a ausência da necessidade de construção de relações de confiança nas práticas de consumo dos serviços de transporte por aplicativos, pois o medo de andar com desconhecidos permeia tanto as expectativas de seus usuários quanto a dos motoristas. No artigo “Interações estigmas e sentimentos: notas sobre o ofício de mototaxistas em Imperatriz-MA” publicado em 2017 em parceria com o professor Jesus Marmanillo Pereira discuto como os sentimentos de medo permeiam o cotidiano dos mototaxistas e seus usuários, fazendo com que em muitas situações serviços sejam negados para determinados espaços da cidade. Tal situação nos faz pensar como ocorre a construção de laços de confiança em um contexto onde a mediação entre passageiros e motoristas é intermediada inicialmente por aplicativos.

Tentando compreender o processo de construção de laços de confiança nesse arranjo presencial e virtual, Marassi (2019) destaca a importância dos sistemas de avaliações, reputação e experiências apresentadas pelas plataformas de transporte. A autora toma como ponto de partida o aplicativo *Bablacar*, nos permitindo desenvolver

uma análise instigante sobre as experiências dos aplicativos *Uber* e *99* que operam em Imperatriz, já que dispõem de sistemas similares para avaliação das corridas, dos motoristas e dos usuários ao final dos trajetos realizados.

Ao solicitar uma corrida e esta ser aceita por um motorista você passa a ter acesso a informações do profissional que está prestando o serviço, tais como: há quanto tempo ele trabalha no aplicativo; quantas corridas já realizou; e, entre outras, quais os comentários feitos por outros usuários acerca do seu atendimento. Observa-se que se antes o processo de construção da confiança, pegando como exemplo o caso dos mototaxistas de Imperatriz (PEREIRA e PEREIRA, 2019), se realizava a partir de uma interação face a face, sobretudo quando não se tinham informações acerca do prestador de serviço, hoje esse processo é realizado de forma virtual, permitindo a coleta de inúmeras informações através dos aplicativos. Tal situação nos aponta uma mudança sensível na busca pela confiança e segurança na cidade, pois agora uma interação “face a phone”, mediada pelos meios tecnológicos, precede nossos contatos face a face.

Diante desse contexto de mudanças do *habitus* na cidade é interessante notar como os smartphones começam a ganhar relevante importância dentro da figuração dos transportes por aplicativos. Se não é possível aqui generalizar, pode-se notar a partir de nossa investigação uma alteração no olhar dos motoristas urbanos de Imperatriz para este meio tecnológico. Em meio a popularização da utilização dos aplicativos de transporte na cidade, a associação dos mototaxistas locais discutiu a possibilidade da criação de um aplicativo próprio para a coleta de passageiros. A construção do aplicativo não obteve sucesso, porém captar essa preocupação tanto por parte dos motoristas quanto do órgão que os representa, nos dá pistas de uma possível mudança que coloca os meios tecnológicos como instrumentos centrais para o consumo do transporte e da cidade.

A popularização desses aplicativos em Imperatriz estimulou alguns motoristas, sejam taxistas ou mototaxistas, a migrar ou incorporar ao seu ofício o uso dos aplicativos para coletar passageiros. Pode-se utilizar como o exemplo de tal situação o caso do Sr. Carlito, que iniciou seu trabalho no ofício dos transportes por meio de uma motocicleta, trabalhando antes mesmo da regulamentação dessa prática na cidade, migrou para o serviço de táxi, realizando tanto corridas convencionais quanto a prática da lotação, e,

mais recentemente aderiu ao serviço de transporte por aplicativos, através da plataforma 99⁵³.

Manechini (2013) discorre sobre o processo de adesão aos aplicativos de táxi no Brasil destacando o aumento da adesão de consumidores, taxistas e investidores a essas plataformas ao longo dos anos. Para o autor, essa cultura digital que envolve o transporte urbano tem um histórico anterior a popularização dos motoristas que trabalham por aplicativos, já que empresas como a 99, que a princípio operavam apenas com parceiros taxistas, passam a agregar novas categorias com o objetivo de concorrer com outras empresas, como é o caso da *Uber*, que estavam se expandindo no mercado brasileiro. É possível observar por meio da página do *Facebook* da Associação de Motoristas de Aplicativos da cidade postagens que fazem alusão ao novo aplicativo (que na realidade não era tão novo, mas que estava operando com uma nova categoria), trabalhando em prol de sua divulgação e construção de confiabilidade. A primeira postagem identificada a respeito do aplicativo 99 remonta a 17 de Setembro de 2018:

⚠️⚠️ ATENÇÃO ⚠️⚠️

Imperatriz tem uma nova opção de transporte por meio de App. A partir de hoje 17/09/2018 estamos operando com a plataforma POP99. Melhor para os motoristas e ainda melhor para os passageiros.

Baixe agora mesmo o App “99pop passageiro” e comece a chamar hoje mesmo.

Todos os motoristas da Uber estão vindo para este App. Mais seguro, mais confiável e mais econômico.

Destaco o aplicativo mencionado não apenas pela importância deste para os motoristas, mas pelo fato de abrir uma chamada de grandes proporções para o ingresso dos taxistas. Foi por meio deste aplicativo que o Sr. Carlito começou a operar na coleta de passageiros, mediante a influência de seus colegas de profissão que passaram a utilizar a nova ferramenta. O caso de Carlito apresenta a situação de um taxista que não deixou de exercer o seu ofício, mas agregou a ele o trabalho por meio de aplicativos, visualizando nesse ferramenta um meio de evitar suas perdas e aumentar sua renda.

O contato com Carlito me permitiu observar que sua carga horário de trabalho se elevou com essa ação e que ele passou a dividir seu tempo de atividades entre “rodar na lotação” e “rodar no aplicativo”. Em conversas informais recorde ele mencionar a dificuldade de encontrar passageiros e de ir ao encontro dos clientes e não vê-los, devido

⁵³ É importante mencionar que quando o aplicativo Uber foi lançado em 2017 na cidade, este não aceitava carros com placas vermelha, isto é, carros destinados ao uso de taxistas, o que dificultou a inserção desses motoristas ao recente aplicativo, tornando-o mais um concorrente na luta por passageiros do que um aliado.

ainda estarem em suas casas ou estabelecimentos comerciais, causando um certo estranhamento em relação a nova prática e seu modo de funcionamento. Se nos deparamos com motoristas que agregam o ofício de transportar pessoas por aplicativos às suas atividades anteriores, existem aqueles que migraram para o serviço de maneira definitiva, como é o caso do Sr. Francimar, 57 anos. Apesar da estratégia utilizada por Francimar e por outros motoristas da cidade é importante frisar que o serviço de táxi continua a funcionar em Imperatriz, coexistindo com as demais categorias de serviços de transporte de pessoas, nos levando a refletir sobre a potencialidade dos meios digitais para a transformação do nosso cotidiano e práticas laborais.

5.4.1 Grupos de motoristas, coletivos e associações: negociando identidades e traçando pertencimentos

Estamos diante de um fenômeno complexo e buscar pistas para a compreensão do *habitus* que envolve o ofício de transportar pessoas nos leva por distintos caminhos. Em meio a esses caminhos um trajeto interessante para a compreensão desses sujeitos passa pela identificação dos grupos, associações, sindicatos e cooperativas que passam a formar. Pensando o *habitus* através da balança eu-nós passo a destacar a partir de agora a importância dos coletivos locais na construção de identidades e processos de pertencimento. Portanto, buscar pistas analíticas sobre esse selo comum incorporado passa pela identificação das formações coletivas e interações que ganham forma através da agência desses sujeitos.

Entendo que a partir do momento em que esses indivíduos se põem em processo de organização para lutar em busca de algum benefício coletivo, emana desse processo interacional um lugar comum, um processo identitário e reconhecimentos mútuos propícios a tessitura de *habitus* individuais e grupais. Esses indivíduos passam a construir e habitar lugares comuns e a trocar experiências presenciais e virtuais, especialmente por meio de grupos de *WhatsApp* que servem como espaço para contatos, conversas e troca de experiências. Essas plataformas assumem um lugar decisivo para os motoristas que trabalham por aplicativos, sobretudo quando pensamos nestes como indivíduos desterritorializados que não possuem pontos fixos para encontros e coleta de passageiros. Tal apontamento parte de uma análise retrospectiva e comparativa, pois ao estudar os taxistas da cidade na graduação a partir de seus postos de coleta de passageiros observei que o tempo de espera entre uma corrida e outra servia como momento para conversas,

diálogos e trocas sobre o ofício e suas experiências cotidianas. Portanto, nesse sentido, acredito que os canais de comunicação virtuais começam a ganhar espaço sensível entre os trabalhadores urbanos de Imperatriz, sobretudo quando levamos em conta as dinâmicas de interação e trabalho dos motoristas de aplicativos.

Diante desse contexto, recorde de um diálogo entre o Sr. David e o Sr. Carlito, do qual também participei, acerca dos novos aplicativos para mobilidade que chegaram na cidade. A discussão entre os dois girava em torno de qual plataforma seria a melhor para se vincular, se o *ITZMOVE* ou o *Urbano Norte*, aplicativos instalados recentemente em Imperatriz. Frente a dúvida levantada, David ponderou que no grupo do *WhatsApp* dos motoristas que trabalham por aplicativos alguns colegas tomaram o partido do *ITZMOVE* e outros do *Urbano Norte*, sendo relevante para nossos argumentos observar as trocas de informações e o jogo de influências que instiga seus companheiros a fazerem escolhas e buscarem novas experiências.

Essas escolhas, que estimularam a formação de grupos e a construção de um lugar comum, também deram origem, por meio das mídias digitais, à criação da cooperativa *ITZMOVE* em Imperatriz. Segundo o Sr. Carlos, presidente da cooperativa, a *ITZMOVE* surge em um momento de aumento dos gastos para a realização das corridas na cidade, com ênfase para o aumento do preço da gasolina.

A Cooperativa, essa ideia da cooperativa, iniciou no ano passado. Quando a Uber começou a taxa girava em torno de 17% a 25% aí no ano passado tanto ela como a 99 começou a aumentar muito a taxa e nunca alterou o valor das corridas para a realidade. Para você ter uma ideia quando a gente começou a trabalhar, quando eu comecei a trabalhar com aplicativo o preço da gasolina era R\$ 3,70, isso em 2019. Se eu não me engano e o preço da gasolina foi subindo e naquela época já custava para nós, então senão me engano a taxa mínima da Uber era R\$7 ou R\$ 7,25 e o preço que a gente ficava da Uber por corrida mínima era R\$ 5,50. Com o passar do tempo o preço da gasolina aumentou e hoje a gasolina custa R\$ 6,50 e a corrida mínima da Uber é R\$ 6,75. Na Uber nos passa apenas R\$ 4,50. Com isso se torna praticamente inviável a gente buscar uma pessoa pra deixar numa espécie de uma corrida mínima. A gente vai andar 1 km a 2 km para buscar a pessoa aí depois vai deixar a pessoa mais dois quilômetros e meio e a corrida mínima da Uber é 2 Km a quase 3 Km e praticamente você vai gastar metade de um litro de gasolina que custa 6 e pouco para levar a pessoa por 4,5. Então é praticamente inviável e acrescenta a isso tudo o que a gente gasta aqui na cidade, o problema de infraestrutura na cidade é muito grande, muito grande, e quebra muito a suspensão. Então a gente tem um gasto muito alto em questão de manutenção de carro. Com relação a isso a pessoa para poder conseguir um valor maior no final do mês a pessoa tem que correr muito. Se você corre muito você faz uma faixa de 170 Km por dia. A caa dois meses e meio você já vai ter que trocar o óleo do carro que já é no mínimo R\$ 100, entendeu? Aí vai ter que trocar os fios e aí já vai mais 100 ou 200 contos, então tudo isso é muito nervoso para quem trabalha com aplicativo, fora o fato que você tem que começar ali 7 horas da manhã e você tem que trabalhar até 14 horas para ver um valor que

compense para você um pouco. (Entrevista realizada através do aplicativo *WhatsApp* no dia 19 de outubro de 2021)

A fala de Carlos revela algumas das faces do contexto que associados a necessidade da criação de aplicativos específicos para operar na cidade de Imperatriz, com vistas ao atendimento das demandas dos motoristas locais. É importante mencionar que conforme o Carlos aponta, foi por meio dos grupos e diálogos entre os companheiros de serviço através do *WhatsApp* que se iniciou a mobilização que culminou no desenvolvimento deste aplicativo.

[...] baseado nisso tudo eu juntei em novembro do ano passado um pessoal e comecei a conversar no grupo do WhatsApp sobre isso, porque começou a surgir a ideia de um pessoal aí de fazer um aplicativo que não nos cobrasse tanto. Aí eu peguei e levantei a ideia de se é para ter um aplicativo que não nos cobra tanto porque a gente não se une nesse aplicativo nós mesmos!? Para nós mesmos sermos os donos! Porque qualquer um que vier aqui, que vier entrar aqui um aplicativo que seja uma coisa particular, uma coisa que não é como no caso de cooperativa, a tendência dele é fazer isso para a obtenção de lucro [...]. (Entrevista realizada através do *WhatsApp* no dia 19 de outubro de 2021)

Observa-se na fala de Carlos o reconhecimento da potencialidade que a união dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz poderia ter para a concretização de melhorias para a categoria. Diante de um contexto estrutural conectado a empresas de alcance global, muito distante da realidade e demandas dos trabalhadores locais, existe uma sensação de pertencimento a um grupo, que, mesmo intrinsecamente conectado a essas empresas, não se resumem a elas, dando origem a coletivos que traçam seus limites e negociam suas identidades em um jogo que parece dividir motoristas e empresas de aplicativos.

Nesse arranjo as redes sociais podem ser percebidas como um importante mediador na construção dos laços e pertencimentos sociais, como se observa na fala do Sr. Carlos:

[...] E devagarzinho a ideia foi ganhando corpo. No meio das pessoas do grupo falei com um, falei com outro e aí eu resolvi criar um grupo no WhatsApp. A gente tinha esse grupo lá que era só para o pessoal bater papo e coloquei lá dentro desse outro grupo esse grupo aqui. Se vocês quiserem é pra gente discutir sobre a cooperativa. E aí a gente vai dar ideia e tudo mais [...] Aí o rapaz resolveu ceder um local, aí fizemos a primeira reunião. Deu cerca de 40 pessoas aí na segunda reunião que a gente foi fazer para decidir resolver questões de valores, que já foi já na época da pandemia, que tava muito forte, deu menos pessoas ainda. Deu 35 pessoas mas aí nós decidimos que se fosse com 12 pessoas a gente iria criar um aplicativo, nem que a gente tivesse que tirar um valor muito alto do bolso de cada muito um. Aí fui, procurei o

aplicativo, porque a nossa cooperativa foi criada em função de que a gente queria ter o aplicativo nosso e para isso a gente precisava ter uma cooperativa com CNPJ para que fosse dono. Porque a partir do momento que alguém for dono a pessoa vai fazer a mesma coisa que os outros aplicativos fazem. Aí decidimos que cada um ia entrar com uma parte do valor, cada um vai contribuir um com valor. Aí a gente foi conseguindo as pessoas e hoje nós temos 160 colaboradores. Através dessas pessoas a gente conseguiu falar para pagar alguém para fazer o nosso aplicativo e tudo mais. Depositamos mais um valor para que fosse registrado em cartório e a partir do momento que foi registrado em cartório para correr atrás de CNPJ. Botamos em prática já que a gente já tinha dinheiro arrecadado a compra do nosso aplicativo que já está hoje funcionando tudo bem. (Entrevista realizada através do *WhatsApp* no dia 19 de outubro de 2021)

A fala de Carlos apresenta, de forma resumida, o processo de construção do aplicativo *ITZMOVE* em Imperatriz, fruto de um empreendimento coletivo dos trabalhadores envolvidos na oferta do transporte por aplicativos na cidade. Na narrativa observa-se, em um primeiro momento, a germinação da ideia nas redes sociais, revelando-as como um espaço fértil para a mobilização coletiva e a reprodução do capital, contudo em benefício dos trabalhadores locais.

5.4.2 Estratégias para aumentar a renda e conflitos no transporte por aplicativos em Imperatriz

As principais queixas dos trabalhadores de aplicativos de Imperatriz relacionadas ao seu ofício referem-se as longas jornadas de trabalho, os altos custos para sua rodagem e os pouquíssimos ganhos que tem recebido, sobretudo após os aumentos constantes do preço da gasolina na cidade. Frente esses inúmeros problemas muitos profissionais passaram a realizar “corridas fora dos aplicativos”, acionadas a partir de contatos e vínculos criados cotidianamente entre passageiros e motoristas.

Tal prática foi observada a partir dos contatos mais próximos que estabeleci com o Sr. David Ferreira e de minhas experiências como passageira/pesquisadora de aplicativos, o que me permitiu presenciar cenas como estas. Rumando a uma festa que acontecia no centro da cidade em um carro de aplicativo, certo dia pedi a Luzinan, motorista desde 2018, seu contato para que pudesse responder o questionário que estava planejando aplicar. Ele prontamente me passou seu número e me orientou a dar um “oi” no aplicativo para que pudesse encaminhar o material a ser respondido, avisando-me,

entusiasmamente, que continuaria trabalhando a noite e, caso necessário, eu poderia ligar diretamente para que o mesmo realizasse minha corrida de volta.

A prática da realização de corridas sem a intermediação de aplicativos propiciava, segundo nosso interlocutor, a diminuição de seus custos, aumentando as margens de lucro e permitindo a esses motoristas a tessitura de uma forma de burlar o sistema que precariza e explora os trabalhadores. Esse procedimento pode ser percebido em outros lugares do país como noticiado pela revista *Estadão*⁵⁴, que aponta a recorrência rotineira dessas práticas na cidade. Através de entrevistas com 23 motoristas de São Paulo a equipe de reportagem aponta que 19 deles admitiram ter clientes “por fora” do aplicativo, entre amigos e conhecidos anteriores a prática do ofício e clientes conquistados através da plataforma por meio de relações de confiança que permitiam a troca de contatos pessoais.

Essas buscas pela maximização de seus ganhos estimularam, além dessas interações fora dos aplicativos, negociações de valores através dos chats disponibilizados pelos aplicativos quando as corridas se iniciavam. Nas plataformas, geralmente, o valor da corrida é indicado ao passageiro ainda no início da solicitação, porém o motorista só tem acesso a essa cifra em seu momento final, após a prestação do serviço. Diante dessa forma de trabalho, os motoristas que não se contentam com os valores da corrida buscam dialogar com os respectivos clientes, buscando convencê-los a pagar um valor extra ou “um por fora”. É importante destacar que as plataformas como o *Uber* e o *99* disponibilizam ao final da corrida, no momento da avaliação do motorista, a possibilidade do cliente dar de maneira voluntária uma “gorjeta” ao prestador de serviço, abrindo espaço para esse jogo de negociações.

Essas negociações também oscilam e ganham novas possibilidades dependendo do horário das corridas, pois os valores cobrados, como apontado por nossos interlocutores, dependem de horários, demandas e fluxos. Esse cálculo é feito pelo próprio aplicativo, contudo, o horário das corridas surge recorrentemente como um elemento a ser levado em conta no momento da negociação dos valores extras. Como forma de ilustrar tal situação, destaco uma experiência pessoal. Certo dia, estava em um local de

⁵⁴ “Motoristas de aplicativo já combinam corrida por fora com os passageiros”. Disponível em: <https://revistapegn.globo.com/Noticias/noticia/2017/02/pegn-motoristas-de-aplicativos-ja-combinam-corridas-por-fora-com-os-passageiros.html>. Acesso no dia 22 de fevereiro de 2022.

lazer localizado no centro de Imperatriz com algumas amigas comemorando o aniversário de uma delas e decidimos solicitar um carro que trabalha por aplicativos. Por volta de 1:20 da manhã acionamos o aplicativo 99 para percorrer uma distância de cerca de 5 quilômetros, trecho entre o respectivo local e minha casa. Na primeira tentativa tivemos nossa corrida cancelada, na segunda tentativa o valor cobrado ficou em 25 reais, preço estipulado a partir do aplicativo instalado no celular de uma colega. Ao aceitar a corrida o motorista logo entrou em contato conosco pelo chat do aplicativo dizendo que realizaria o trajeto caso fosse fechado o valor de 40 reais. Em um primeiro momento todas ficamos boquiabertas e achamos o valor excessivo, mas diante da dificuldade de encontrar motoristas naquele horário e a recorrência de tal prática na cidade, dividimos o valor entre nós e aceitamos o valor cobrado pelo profissional. Os valores cobrados, como observados a partir de nossas experiências e pesquisa, variam não apenas de acordo com os algoritmos dos aplicativos, já que as plataformas cobram valores mais altos em horários noturnos, mas também a partir de um jogo que envolvem os motoristas e seus ganhos extras.

Essa estratégia contextual tem sido bastante recorrente na cidade a ponto de gerar reclamações entre os moradores de Imperatriz, seja de forma presencial ou através das redes sociais, estimulando inúmeras divergências e conflitos entre motoristas e clientes. Em uma postagem no *Instagram* uma interlocutora apreciou prática similar a vivenciada por mim como algo desrespeitoso e recorrente, realizando uma postagem de “desabafo” na plataforma no dia 8 de dezembro de 2021. Em diálogo sobre o ocorrido, a jovem relata que solicitou uma corrida para levar sua mãe para casa e que o motorista havia pedido um valor bem acima daquele estipulado na plataforma. Tal situação a indignou a ponto de motivar a postagem e o cancelamento da corrida, procedimento que durou cerca de 20 minutos e se repetiu por mais duas vezes naquele dia.

Não apenas os usuários, mas também alguns motoristas se posicionavam contrários a essa prática. Certo dia do ano passado fui ao cinema com o Sr. David em um carro da *Uber*, pois o seu veículo estava em manutenção, e durante nossa volta seus posicionamentos ganharam vasão. No momento do acionamento da corrida para nosso retorno nossas primeiras tentativas não tiveram sucesso, devido a seguidos cancelamentos e poucos carros localizados nas proximidades. Em um clima de insatisfação coletiva, pois outras pessoas ao redor também reclamavam por não conseguirem solicitar um carro, o motorista do aplicativo entrou em contato conosco solicitando uma negociação acerca do valor da corrida e afirmando que só nos levaria caso fechássemos a conta em 40 reais.

Após a proposta aventada dialoguei com o Sr. David que considerou que o valor cobrado estava excessivo, sobretudo se comparado ao que nos trouxe ao cinema, 15 reais. Segundo esse motorista, que não estava em horário de trabalho, o mesmo não costumava cobrar extras de seus clientes e quando percebia que a corrida seria desvantajosa preferia optar pelo cancelamento da corrida ao invés da cobrança de valores abusivos.

Percebe-se, a partir desses argumentos, que, por um lado, essa é uma prática que vem dividindo opiniões na cidade, sobretudo entre motoristas e passageiros, e, por outro, esses procedimentos tornaram-se recorrentes nas experiências de mobilidade e trocas entre passageiros e motoristas. Diante desse contexto, acaba surgindo uma nova prática que também vem dividindo opiniões em Imperatriz, o cancelamento de corridas, comum na fala dos imperatrizenses e nos sites de notícias locais⁵⁵. Segundo Prado (2021), a *Uber* aponta que um dos motivos para o aumento do cancelamento de corridas relaciona-se ao crescimento da demanda por passageiros. Para o autor, além dessa motivação alegada, alguns dos fatores associados a esse processo envolvem o aumento do preço de combustíveis, os baixos ganhos mensais e as cifras dos repasses que devem fazer as empresas de tecnologia de transporte.

O Sr. Carlos parece corroborar a visão de Prado (2021), pois o mesmo considera que o aumento da gasolina e a competição entre empresas de tecnologias, que cada vez mais vem reduzindo os lucros dos motoristas em prol dos ganhos das empresas, tem gerado inúmeras práticas que buscam minimizar os custos dos prestadores de serviços e, conseqüentemente, aumentar seus lucros. É nesse contexto que os cancelamentos das corridas podem ser melhor compreendidos, pois:

[...] vem daí a situação que as pessoas cancelam tanto às corridas [aumento da gasolina e dos custos]. Porque se de repente ele tava em corrida e pega uma corrida aqui na 99 que tá a 2 Km, ele sabe que já vai ter um certo prejuízo então o que que ele faz se de repente ele já tá indo lá buscar uma pessoa aí chama no Uber a 400 metros? Ela cancela na 99 e vai pegar da Uber que tá mais perto e

⁵⁵ “Entenda porque motoristas de aplicativos estão cancelando corridas”. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/entenda-porque-motoristas-de-aplicativos-estao-cancelando-corridas/>. Acessado no dia 24 de fevereiro de 2022; “Uber x Motoristas: relação piora com expulsões, corridas canceladas e suposto uso de gabinete de vereador contra app”. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/uber-x-motoristas-relacao-piora-com-expulsoes-corridas-canceladas-e-suposto-uso-de-gabinete-de-vereador-contra-app/>. Acessado no dia 25 de fevereiro de 2022; “Porque os motoristas de aplicativos estão cancelando tantas corridas?”. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2021/10/04/por-que-os-motoristas-de-aplicativo-estao-cancelando-tantas-corridas.htm>. Acessado no dia 24 de fevereiro de 2022.

vice e versa. (Entrevista realizada através do WhatsApp no dia 19 de outubro de 2021)

Observa-se na fala do Sr. Carlos que o cancelamento é uma prática recorrentemente acionada pelos motoristas que buscam minimizar os custos da realização de suas corridas. Sobre esse contexto nosso interlocutor ainda aponta que:

Nesse contexto das dificuldades que enfrentamos nos aplicativos tradicionais, eles vivem da rotatividade dos motoristas. Aí quem começa a ficar mais entendido do assunto e começa a aprender a fazer as contas do que dá ou que não dá, ele não vai em qualquer corrida. Esse pelo aplicativo é ruim, porque eles não vão em qualquer corrida e então dá muito cancelamento. Então o que os aplicativos fazem, eles vão lá e oferecem para o motorista que já é velho que se ele arrumar um motorista novo ele ganha R\$ 700. Aí o motorista pensando nos R\$700 ele vai lá e manda um convite para uma pessoa que nunca dirigiu pra ser motorista de aplicativo. Aí quando essa pessoa se cadastra e ele ganha esses 700 aí a plataforma vai e enche esse novato de corrida para poder encher os olhos dele e para de mandar corrida para os mais velhos na mesma proporção que mandava antes. O que interessa a ele é que esse novato vai buscar, não sabe fazer as contas ainda aí ele vai buscar o passageiro a 4 a 5 km para deixar dois e ganhar R\$ 4,50. (Entrevista realizada através do *WhatsApp* no dia 19 de outubro de 2021)

A fala de Carlos indica que o cancelamento é uma prática que demanda certo conhecimento da profissão e familiaridades com o ofício de motorista de aplicativos, ou seja, é um conhecimento que se ganha com o tempo, que muito dificilmente se encontra em indivíduos que acabaram de iniciar tal atividade. Como pontuado na narrativa acima, com o passar do tempo você aprende a quantificar os gastos envolvidos nas corridas, não apenas através do ganho apontado ao final das mesmas ou por meio da quilometragem gasta do trajeto entre o local que se encontra o passageiro e seu destino final. Esse cálculo, dinamicamente atualizado, também leva em consideração o trajeto entre o local em que se encontra o motorista e o local de coleta dos passageiros, conta essa que é indiferente para o aplicativo, mas que faz significativa diferença para o trabalho do motorista e seus ganhos finais.

Os motoristas que trabalham por aplicativos são uma categoria de trabalhadores que ganharam forma há pouco mais de 4 anos, sendo possível, de maneira inicial, captar e explorar algumas de suas práticas cotidianas, alianças e conexões que aproximam indivíduos que exercem o mesmo ofício. Em meio a alianças, divergências, opiniões e percepções distintas vai se desenhando paulatinamente o perfil desta categoria que passa a compor as dinâmicas de transportes da cidade a partir da construção de práticas e *habitus*

socialmente tecidos. Essas práticas se conectam dinamicamente ao contexto da cidade de Imperatriz e a relações estruturais mais amplas que envolvem o mundo do trabalho, sendo importante para nossa pesquisa refletir, a partir de agora, sobre as questões macroestruturais que envolvem a figuração dos trabalhadores por aplicativos da cidade, suas experiências e maneiras de apreciar o mundo.

6. RELAÇÕES ESTRUTURAIS E CONFIGURACIONAIS DO TRANSPORTE URBANO: UM OLHAR SOCIOLÓGICO PARA A *UBERIZAÇÃO* DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO MUNDO CONTEMPORÂNEO

Após a exploração dos aspectos culturais que envolvem o ofício de transportar pessoas e a construção de um *habitus* socialmente estruturado, desejo explorar a partir de agora como essas práticas cotidianas estão conectadas às questões macroestruturais relacionadas ao mundo do trabalho e suas possibilidades contemporâneas. Se a inserção dos motoristas de aplicativos em Imperatriz desencadeia uma série de conflitos, mudanças de *habitus* e relações de trabalho, sua aparição é influenciada por processos macroestruturais que envolvem dimensões econômicas, políticas, culturais e tecnológicas. Nessa perspectiva, tornar-se um motorista que trabalha por aplicativos conecta-se não apenas a oportunidades que emergem em nível local, mas também às transformações do mundo do trabalho e seus processos de “flexibilização” em um mundo global.

Iniciaremos nosso percurso a partir de uma reflexão bibliográfica sobre a temática, especialmente autores como Tom Slee (2017), Antunes (2020a, 2020b), Sundararajan (2018) e Cunha (2020), para em seguida prosseguir com uma análise sobre o lugar social dos nossos interlocutores de pesquisa. O objetivo, sob essa ótica, é desenvolver, inicialmente, uma análise teórica que aponte para o processo de uberização enquanto aspecto estrutural do contexto da configuração dos transportes, observando como a precarização do trabalho atua nas relações configuracionais, para, em seguida, entender como esse processo tem influenciado a organização dos atores envolvidos no ofício de transportar pessoas em Imperatriz.

Nesse sentido, busca-se construir uma análise crítica sobre a economia do compartilhamento, percebendo-a como uma das faces do contexto da precarização, pois, como pontua Slee (2017), essa se caracteriza como uma economia dos “bicos” e seus contratos precários de trabalho. Dando voz aos nossos interlocutores, não apenas os processos de exploração ganham destaque, pois as lutas diante da opressão sofrida pelas grandes empresas globais no ramo da tecnologia/transportes também ganham expressão, remontando nosso trabalho às lutas e resistências diante do capital e seu avanço. Compreender as teias de interdependências que permeiam a figuração do transporte na cidade significa pensar seu nível micro, cotidianamente observável, mas também suas dimensões macro, que envolvem estruturas sociais globalmente articuladas.

6.1 MUTAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E PROCESSOS DE RESISTÊNCIA À SUA PRECARIZAÇÃO

Investigar os sujeitos sociais e suas configurações significa ir em busca tanto das ações sociais que praticam quanto das estruturas que os envolvem, exigindo da pesquisadora pensar as questões que permeiam o mundo do trabalho e suas transformações como subsídios para a análise sociológica das configurações dos motoristas urbanos, em especial os que trabalham por aplicativos. É importante mencionar que não é foco deste trabalho analisar as questões trabalhistas de uma maneira extensiva, mas fazer alguns apontamentos presentes no cenário da teoria social do mundo do trabalho que podem nos auxiliar a compreender a figuração do transporte em escala mundial e local.

Alguns cientistas sociais tem se dedicado a reflexão sobre as metamorfoses no mundo do trabalho, destacando-se as figuras de Antunes (2009, 2011, 2018, 2020), Antunes e Alvez (2004), Matos (2019), Braga (2012) e, dentre outros, Sundararajan (2018). Para compreender tais mudanças, é interessante, inicialmente, observar sob uma perspectiva histórica como a indústria veio se modificando e revolucionando ao longo do tempo. Se em um primeiro momento houve o incremento da máquina ligada à produção das indústrias, caracterizando a *Primeira Revolução Industrial*, em um segundo momento identifica-se a expansão dessas indústrias e seus maquinários, abrindo espaço para a construção de monopólios e múltiplas inovações de produtos e técnicas, passo essencial para o desenvolvimento das bases tecnológicas e científicas que caracterizam a *Segunda Revolução Industrial*.

Nesse processo de intensas mudanças, outra transformação que podemos destacar gira em torno das experiências do *Toyotismo* nas fábricas, fenômeno que abre espaço para o processo de flexibilização nesses espaços. Esse novo modo de produção e organização surge, entre outros fatores, em decorrência da crise estrutural do sistema *Taylorista/Fordista*, promovendo novas formas de acumulação do capital, gestão organizacional e avanços tecnológicos. Tais processos surgem associados a uma *Terceira Revolução Industrial*, permeada pelo desenvolvimento da eletrônica que propicia o avanço da informática e a automação industrial.

Novos processos de trabalho emergem, onde o cronômetro e a produção em série e de massa são “substituídos” pela flexibilização da produção, pela “especialização flexível”, por novos padrões de busca de produtividade, por novas formas de adequação da produção à lógica do mercado. [...] O toyotismo penetra, mescla-se ou mesmo substitui o padrão fordista dominante, em várias partes do capitalismo globalizado. Vivem-se formas transitórias de produção, cujos desdobramentos são também agudos, no que diz respeito aos direitos do trabalho. (ANTUNES, p. 24, 2011)

O toyotismo não é apenas uma forma de organização fabril, sendo melhor compreendido a partir das transformações do capital e da crise vivenciada pelo sistema taylorista/fordista. Nessa perspectiva, este se caracteriza por um processo mais amplo que se conecta a flexibilização do capital, no qual a reorganização fabril da produção aparece como uma das faces de um processo que irá penetrar em toda a vida social, tendo uma série de consequências para os trabalhadores contemporâneos. Se antes falávamos de um trabalhador especializado, que realizava uma única tarefa na linha de produção, agora nos remetemos a um *“trabalhador mais qualificado, participativo, multifuncional e polivalente”* (ANTUNES, 2009, p. 50). A acumulação flexível:

[...] se fundamenta num padrão produtivo organizacional e tecnologicamente avançado, resultado da introdução de técnicas de gestão da força de trabalho próprias da fase informacional, bem como da introdução ampliada dos computadores no processo produtivo e de serviço. Desenvolve-se em uma estrutura produtiva mais flexível, recorrendo frequentemente à desconcentração produtiva, às empresas terceirizadas, etc. Utiliza-se novas técnicas de gestão da força de trabalho, do trabalho em equipe, das “células de produção”, dos “times de trabalho”, dos grupos “semiautônomos”, além de requerer, ao menos no plano discursivo, o “envolvimento participativo” dos trabalhadores, em verdade uma participação manipuladora e que preserva, na essência, as condições do trabalho alienado e estranhado. O “trabalho polivalente”, “multifuncional”, “qualificado”, combinado com uma estrutura mais horizontalizada e integrada entre diversas empresas, inclusive nas empresas terceirizadas, tem como finalidade a redução do tempo de trabalho. (ANTUNES, 2009, p. 54)

Essa reorganização do trabalho surge como uma forma de intensificar a exploração do trabalhador em função do capital, exigindo ao mesmo tempo uma maior qualificação daqueles que se tornarão mais explorados. Com a “empresa flexível” ocorre uma diminuição gigantesca dos postos de trabalho, aumentando ainda mais o número de trabalhadores desempregados, o “exército industrial de reserva”, conectando uma maior produtividade a um número menor de trabalhadores.

Algumas outras consequências desse processo de acumulação flexível referem-se à desregulamentação dos direitos dos trabalhadores, que acentua uma perda de direitos em várias cadeias produtivas pelo mundo. Tal situação parece agravar-se com um aumento da fragmentação no interior da classe trabalhadora, o que pode ser muito prejudicial para a resistência coletiva desses sujeitos, pois tende a tornar possível “*a destruição do sindicalismo de classe e sua conversão num sindicalismo dócil de parceria (partnership), ou mesmo em um sindicalismo de empresa*” (ANTUNES, 2009, p. 55).

Para Alves (2009), esse cenário começa a se instalar no Brasil ainda na década de 1990, sendo, pois, fruto do neoliberalismo vigente, que desencadeará uma descentralização e fragmentação nas negociações coletivas impostas pelo patronato. Frente uma diminuição das greves gerais no país nos anos 90, o autor destaca que em uma era neoliberal a cultura da greve parece ter se virado para o lado das empresas, transformando a “arma forte do operariado”, que se cristalizou por meio da força do sindicato e sua associação política, em um produto do capital. Conforme aponta Antunes (2020), os trabalhadores e sindicatos passam por uma fase na qual precisam se reinventar e procurar meios para continuar resistindo, renovando-se constantemente a pergunta sobre qual o futuro da classe trabalhadora em um arranjo capitalista?

Diante do cenário atual do mundo do trabalho, uma situação que vem preocupando os teóricos refere-se ao processo de degradação e precarização das relações de trabalho. Essa precarização pode ser sentida na diversidade que engloba a classe trabalhadora hoje, que já não é mais restrita ao trabalhador fabril, pois “[...] *o modelo do emprego padrão [estável e de tempo integral] é cada vez menos representativo no mundo do trabalho atual, pois menos de um em cada quatro trabalhadores está empregado em condições correspondentes a esse modelo*” (MATTOS, 2019, p. 75). Tal situação decorre, entre outros processos, das mudanças que o capitalismo vem sofrendo desde o seu surgimento, em especial após a informatização, os avanços da tecnologia e a incorporação das máquinas na produção das mercadorias. Sobre os aspectos mencionados, podemos presumir que estes retiraram boa parte dos trabalhadores fixos das fábricas, pois, segundo Antunes e Alves (2004) e Alves (2009), esse proletariado vem diminuindo com a reestruturação produtiva do capital.

Nessa chave argumentativa a classe trabalhadora hoje é mais complexa e diversificada, caracterizando-se como uma classe-que-vive-do-trabalho:

Uma noção ampliada de classe trabalhadora inclui, então, todos aqueles e aquelas que vendem sua força de trabalho em troca de salário, [...]. Essa noção incorpora o proletariado moderno; part time, o novo proletariado, [...], os trabalhadores terceirizados e precarizados, [...], os trabalhadores assalariados da chamada “economia informal”, que muitas vezes estão indiretamente subordinados ao capital, além dos trabalhadores desempregados, expulsos do processo produtivo e do mercado pela reestruturação do capital e que hipertrofiaram o exército industrial de reserva, na fase de expansão do desemprego estrutural. (ANTUNES, p. 103, 104, 1999)

Ao analisar a conceituação de Antunes, percebemos o quanto é complexa a noção da classe trabalhadora moderna, pois quando o autor menciona a “classe que vive do trabalho”, ele incorpora não somente os trabalhadores que produzem a mais valia, isto é, os produtivos, mas também os improdutivos, relacionados ao setor de serviços, os trabalhadores precarizados e os *part times*, que trabalham parte da carga horário convencional e recebem proporcionalmente ao tempo trabalhado.

Nesse complexo processo de precarização outro grupo que merece nossa atenção são os desempregados, que fazem parte do exército industrial de reserva e podem ser consideradas vítimas da lógica destrutiva do capital. Fora do mercado de trabalho esses sujeitos se veem obrigados a buscar alternativas para sua sobrevivência, dando corpo a novas formas de trabalho que não estão ligadas diretamente ao capital, mas que são consequências dessa lógica destrutiva.

O trabalho estável torna-se então, (quase) virtual. Estamos vivenciando, portanto, a erosão do trabalho contratado e regulamentado, dominante no século XX, e vendo sua substituição pelas diversas formas de “empreendedorismo”, “cooperativismo”, “trabalho voluntário”, etc, daquilo que Luciano Vasapollo denominou como trabalho atípico. (ANTUNES, 2008, p. 7)

Para Antunes (2020) essas “modalidades atípicas do trabalho” se configuram como uma forma de ocultar o trabalho assalariado, o que permite aumentar ainda mais as distintas formas de flexibilização, seja de horas, salários, funções ou organizações. Essas modalidades vêm se tornando cada vez mais expressivas, sobretudo com o advento da globalização e das Tecnologias da Informação e da Comunicação (TICs), integrando o que tem se denominado de *Quarta Revolução Industrial*, quarta idade da máquina e/ou indústria 4.0, devido sua estreita relação com a automação industrial e os dispositivos tecnológicos.

Diante desses argumentos as tecnologias da informação são fundamentais para a consolidação do capitalismo flexível, na medida em que possuem papel decisivo na transformação do globo terrestre em um imenso mercado mundial, como apontou Alves e Wolff (2007). Segundo os autores, a quarta idade da máquina tem como sua característica principal a informação, pois enquanto as outras três estão relacionadas à revolução industrial, a última conecta-se a uma revolução informacional, que combina máquinas microeletrônicas, ciberespaço e redes comunicacionais. Com o advento do neoliberalismo as empresas transformam-se em redes de empresas, modelo mais adequado à nova era do capitalismo e à acumulação flexível, interligando várias unidades produtivas semiautônomas, mas aptas a suprir as crescentes variações do mercado.

Nesse novo modelo organizacional passa-se a investir em produtos diversificados para atender um público heterogêneo, estimulando-se a inovação ao invés da massificação. Assim, as empresas passam a se descentralizar, abrindo espaço para a prática da terceirização e a expansão do capital transnacional, processos essenciais para a formação dos oligopólios mundiais. Segundo Alves e Wolff (2007) a ligação entre as empresas transnacionais não se apresenta mais como uma opção, mas como uma imposição, que condena o nacionalismo como estratégia política e prática econômica. No âmbito interno das empresas essa expansão transnacional supõe duas ordens fundamentais de mudanças: uma envolve a estrutura organizacional integrada, flexível e enxuta das empresas, e, outra uma nova cultura produtiva capaz de estimular a formação de trabalhadores conectados a essas mudanças. É nessa conjuntura que se abre espaço para o que alguns autores, tais como Slee (2017) e Sundararajan (2018), chamam de *Economia do Compartilhamento* (Sharing Economy).

Sundararajan (2018), no livro *“Economia Compartilhada: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão”*, busca construir uma análise ampla e sistemática sobre o que se tem denominado de economia do compartilhamento, também nomeada como “capitalismo de multidão”. Essa nova economia teria como uma de suas características centrais o uso da tecnologia como uma forma de conectar prestadores de serviços e pessoas em busca de produtos. Seu trabalho tem um caráter descritivo no qual o autor busca delinear e demonstrar diversos modelos dessa economia, que apesar das similaridades, apresentam características distintas, a depender do tipo de empresa ou ramo de atividade. Para Sundararajan (2018) a economia de compartilhamento pode ser

compreendida como um sistema econômico que possuiria pelo menos cinco características:

1. Amplamente voltado ao mercado: a economia compartilhada cria mercados que dão suporte às trocas de bens e ao surgimento de novos serviços, resultando em níveis potencialmente mais altos de atividade econômica.
2. Capital de alto impacto: a economia compartilhada abre novas oportunidades para que tudo seja utilizado em níveis mais próximos de sua plena capacidade, desde bens e habilidades até tempo e dinheiro.
3. Rede de multidão em vez de instituições ou hierarquias centralizadas: a oferta de capital e mão de obra surge da multidão descentralizada de indivíduos, em vez de agregados corporativos ou estatais. As trocas futuras podem ser mediadas por mercados distribuídos de multidão, em vez de terceiros centralizados.
4. Fronteiras pouco definidas entre o profissional e o pessoal: a oferta de mão de obra surge da multidão descentralizada de indivíduos, em vez de agregados corporativos ou estatais. As trocas futuras podem ser mediadas por mercados distribuídos de multidão, em vez de terceiros centralizados.
5. Fronteiras pouco definidas entre o emprego pleno e casual, entre relação de trabalho com ou sem dependência, entre trabalho e lazer: muitos dos empregos de tempo integral estão sendo substituídos por contratos de prestação de serviços com variação nos níveis de carga horária, granularidade, dependência econômica e empreendedorismo.

Pela caracterização apresentada acima compreende-se a economia do compartilhamento se desenvolve dentro de um capitalismo flexível, pautado em mudanças nas organizações das empresas, no modelo de rede, no uso das novas tecnologias e nas flexibilizações pessoais. Para Slee (2017), de maneira sintética, a economia do compartilhamento teria como uma das suas principais características a efetivação de negócios que se utilizam da internet para conectar consumidores e prestadores de serviços.

Tanto para Slee (2017) quanto para Sundararajan (2018) a lógica por trás da economia do compartilhamento não é novidade, nos remetendo a uma prática antiga da ajuda mútua vivenciada por algumas comunidades. Portanto, essa prática denota uma mudança que para Sundararajan (2018, p. 66) “*indica o distanciamento do capitalismo impessoal e despersonalizado do século XX e a aproximação da troca, que é, de alguma forma, mais conectada, mais enraizada na comunidade e representa melhor um propósito compartilhado*”. Esse distanciamento e “*a massificação dos smartphones, a ampla disponibilidade de banda larga e os sistemas de confiança que incluem redes sociais no mundo real digitalizados*” (SUNDARARAJAN, 2018, p. 82) tornaram possível, como aponta o autor, a emergência de uma economia colaborativa permeada pela conectividade e as possibilidades abertas por suas conexões.

Slee (2017) reconhece o papel que as novas tecnologias e internet desempenham em nossas vidas modernas, moldando nosso cotidiano, modos de fazer, e conseqüentemente, propiciando o desenvolvimento de alternativas para a efetivação de negócios e relações de troca. No entanto, o autor tem um posicionamento crítico em relação a essa forma de cooperação social pautada no capital, pois essa nova forma de economia surge, aparentemente, como um processo “inofensivo” que teria muito a contribuir para a comunidade, tornando a vida mais sustentável através do compartilhamento de ferramentas e serviços e ajudando seus indivíduos a se tornarem microempresários autônomos. No entanto, Slee (2017) considera que tais promessas não se fundamentam na análise da realidade empírica e possuem um lado sombrio⁵⁶, pois o que acontece na prática é que situações que antes eram regulamentadas agora passam por um processo de desregulamentação.

Em vez de libertar indivíduos para que tomem controle direto sobre suas próprias vidas, muitas companhias da economia do compartilhamento estão dando fortunas aos seus investidores e executivos e criando bons empregos para os seus engenheiros de programação e marqueteiros, graças a remoção de proteções e garantias conquistadas após décadas de luta social, e graças a criação de formas de subemprego mais arriscadas e precárias para aqueles que de fato suam a camisa. (SLEE, 2017, p. 36)

Nesse contexto de precarização Slee (2017) compreende a economia do compartilhamento como uma “economia dos bicos” caracterizada por contratos precários de trabalho, pois “[...] *os serviços de entrega já não simbolizam mais vizinhos ajudando vizinhos; tratam-se de plataformas da economia dos bicos, tentando fazer dinheiro com um modelo baseado em trabalho inseguro e barato*” (SLEE, 2017, 2017)

O que se observa nesse cenário é um processo de precarização, ou mais especificamente, decorrente deste primeiro, um processo de *uberização*, compreendido como um fenômeno que tem como cerne empresas que atuam como a *Uber*. Para Abílio (2020) este fenômeno consiste num amplo processo de: informalização do trabalho; eliminação de direitos trabalhistas, por meio de políticas estatais que flexibilizam o trabalho favorecendo sua exploração; produção de modos de subjetivação relacionados

⁵⁶ Camargo (2021) em uma matéria para o Extra Classe traz à tona essas questões demonstrando que a promessa de emancipação empreendedora com altos ganhos para os motoristas de aplicativos se converteu em pesadelo de hiperexploração: CAMARGO, Gilson. “A jornada sem fim dos motoristas de aplicativo”. Disponível em: <https://www.extraclasse.org.br/economia/2021/05/a-jornada-sem-fim-dos-motoristas-de-aplicativos/>. Acessado no dia 05 de março de 2022.

às formas de gestão do trabalho diante do neoliberalismo; e, entre outras possibilidades, integração do ciberespaço nas trocas comerciais e no mundo do trabalho. Nesses termos, o autor considera que a *uberização* permitiria a consolidação e ampliação da figura do trabalhador *just-in-time*.

O trabalhador *just-in-time* seria um produto do processo de toytização e flexibilização que buscam diminuir os custos e reconsiderar os encargos trabalhistas, ao mesmo tempo em que continua exercendo um controle estrito sobre os trabalhadores. Portanto, observa-se diante desse contexto o advento e a expansão do *novo proletariado da era digital* (ANTUNES, 2020), que surge associado a um contexto uberizado, flexibilizado e precarizado que, como pontua Antunes (2020), ao invés de limitar a força do trabalho promove um crescimento exponencial deste novo proletariado sob o manto de uma “escravidão digital” em pleno século XXI. Para Abílio (2020) a ideia do *just-in-time* associa-se a um trabalhador autônomo, sempre disponível ao trabalho, a escassos direitos trabalhistas e, entre outras situações, a ausência de salários fixos e limites para a carga horária de trabalho. Estes trabalhadores ganham espaço nas empresas de tecnologias que se apresentam como mediadoras das novas relações comerciais, abrindo espaço para uma multidão de trabalhadores que estão desempregados e/ou subempregados que necessitam de uma renda para sua subsistência, abrindo espaço para um *capitalismo de multidão* (SUNDARARAJAN, 2018).

Um exemplo patente dos processos relacionados a economia do compartilhamento e a flexibilização, precarização e uberização do trabalho pode ser observada a partir das experiências da empresa global *Uber*. Apresentando-se como uma empresa de tecnologia, e não de mobilidade urbana, a *Uber* realiza a intermediação da troca de serviços entre usuários que buscam viagens e os seus motoristas parceiros, instigando, por meio da lógica destrutiva do capital, seus trabalhadores a se aventurarem em atividades trabalhistas sem nenhuma garantia, arcando com seus próprios instrumentos de trabalho, com os gastos de manutenção dos seus veículos, alimentação e limpeza. “Assim, ao invés de um contingente limitado e definido, a empresa-aplicativo conta com milhares, milhões de trabalhadores informais cadastrados, disponíveis, que são utilizados na exata medida da demanda” (ABÍLIO, 2020, p. 118).

“Aquele hoje denominado empreendedor é na realidade o trabalhador solitariamente encarregado de sua própria reprodução social. Sozinho, enquanto gerente

te de si próprio, ao mesmo tempo que segue subordinado às empresas” (ABÍLIO, 2020, p. 116). Para Antunes (2020), essas empresas-aplicativos, que na verdade podem ser consideradas como empresa privadas globais de assalariamento, promovem um trabalho desregulamentado que “apropria-se do mais valor gerado pelos serviços dos motoristas, sem preocupação com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora” (ANTUNES, 2020, p. 37).

Apesar de todo esse contexto marcado por perdas de direitos trabalhistas, pelo processo de flexibilização e do não reconhecimento dos vínculos empregatícios, o que se percebe, a partir das experiências dos nossos interlocutores, é que esses motoristas que trabalham por aplicativos estão se organizando difusamente em busca de melhores condições de trabalho. Portanto, apesar de um contexto que fragmenta e oprime esses trabalhadores, observamos processos recorrentes de organização e mobilização, especialmente por meio da criação de associações e sindicatos e associações, o que pode ser verificado em diversos países, como os Estados Unidos, Reino Unido e Brasil.

6.1.1 Resistência da classe trabalhadora e dos motoristas que trabalham por aplicativos nos Estados Unidos e na Europa

As primeiras lutas da classe trabalhadora remontam aos processos nascimento e desenvolvimento do capitalismo e suas relações de produção. Observando alguns relatos historiográficos observamos rotineiramente as insatisfações desses sujeitos com suas condições de trabalho, resultando em persistentes inquietações e conflitos. Os gritos de revolta eclodem ainda no século XIX, após iniciada a primeira revolução industrial, caracterizada pela inserção das máquinas nos ambientes fabris.

A classe operária rapidamente começou a exigir a diminuição das horas de trabalho. Em todos os países onde haviam fábricas e oficinas, os operários organizaram revoltas por essa reivindicação mínima. Ninguém aguentava trabalhar 14 ou 16 horas por dia, durante sete dias por semana, durante o ano inteiro. Na Europa que começava a se industrializar, há 200 anos, não se falava em descanso aos domingos ou em férias anuais. (GIANNOTTI, 2007, p. 28)

Entre os movimentos que ganharam forma entre os trabalhadores europeus, o *ludista* e o *cartista* tiveram um papel fundamental para a consolidação de uma organização diante das relações de dominação e subordinação em que viviam os trabalhadores. O movimento

operário ludista (1811-1812) surgiu como uma forma de contestação às condições precárias dos trabalhadores, associadas naquele momento à popularização do uso das máquinas. “*Os quebradores de máquinas, como eram chamados os ludistas, fizeram protestos e revoltas radicais. Invadiram diversas fábricas e quebravam máquinas e outros equipamentos que consideram os responsáveis pelo desemprego e as péssimas condições de trabalho*” (MERCELICE e LEITE, 2019). Já no movimento cartista (1836-1848), associado a experiência da criação de associações de operários e a produção de manifestos, “*os operários perceberam que os responsáveis eram os donos das fábricas, que pagavam baixos salários e não ofereciam os direitos necessários para uma boa condição de trabalho, como descanso semanal, férias e uma jornada menos exaustiva*” (MERCELICE e LEITE, 2019). O movimento foi significativamente influenciado pelas ideias marxistas que buscavam demonstrar a força do proletariado na transformação da realidade social.

Durante os primeiros sessenta, setenta anos de existência da classe operária, em vários países os trabalhadores viveram a mesma situação. E responderam de forma parecida: revoltas de desespero; depois, as primeiras greves; e, em seguida, as várias formas de organização” (GIANNOTTI, 2007, p. 33)

As primeiras organizações formais da classe trabalhadora fabril ganham corpo ainda no século XIX com o surgimento dos sindicatos, permitindo, ainda em 1864, a criação da Associação Internacional dos Trabalhadores (AIT) na Inglaterra, após uma reunião que agrupou aproximadamente 50 trabalhadores de distintos países. O que pretendo destacar com essas palavras é que a história do capitalismo é acompanhada de processos de lutas e resistências, ou seja, as situações de dominação, privação e falta de direitos tem gerado uma série de confrontos entre a classe operária e a classe burguesa. Nessa perspectiva, torna-se significativamente relevante pensar a história recente dos motoristas que trabalham por aplicativos e seus processos de lutas e resistências contemporâneas a partir das mudanças pelas quais passou o capitalismo nas primeiras décadas do século XXI.

Países como os Estados Unidos têm se destacado na mobilização contra a empresa como a *Uber*. Nesse país diversos motoristas interpuseram ações judiciais solicitando o reconhecimento de uma relação de vínculo empregatício, propondo a alteração na forma de contrato praticada e sua conversão em trabalhadores assalariados. Como aponta a revista *Veja*, em 2016 a *Uber* acabou respondendo a essas reivindicações

reconhecendo o direito dos motoristas de serem representados por um sindicato, filiado ao *International Association of Machinists* (IAM). A proposta seria estreitar a comunicação entre “colaboradores” e a empresa, mas o que se observa na prática é uma estratégia para desmobilizar as lutas desses trabalhadores, já que a empresa realizou o pagamento de 100 milhões de dólares afim de acabar com a ação coletiva iniciada.

Segundo Streitfeld (2017), do *The New York Times*, os motoristas da *Uber* conquistaram uma vitória provisória em sua batalha judicial para serem considerados empregados da companhia. Um tribunal da Carolina do Norte certificou que os processos abertos contra a empresa se caracterizam como uma ação coletiva, o que abriu precedentes para a adesão de outros trabalhadores que não haviam recorrido à justiça federal. Paul Maslo, advogado dos queixosos:

A decisão permitirá que motoristas de todo o país se unam para contestar a classificação trabalhista incorreta que lhes foi conferida pela Uber, eles são empregados da companhia e deveriam estar protegidos pela lei do salário mínimo e pelas leis federais que governam o pagamento de horas extras. (Folha de São Paulo, 2017)

Esses trabalhadores estão em busca do reconhecimento do vínculo empregatício entre a *Uber* e seus prestadores de serviços, considerando que existe uma relação de trabalho entre eles e a empresa e não apenas uma relação de “intermediação”.

Esses conflitos e reivindicações também ganham terreno nos países europeus, destacando-se as experiências da Inglaterra. Diversos sites têm reiteradamente veiculado notícias sobre a vitória dos motoristas que trabalham por aplicativos em suas lutas pelo reconhecimento da relação de vínculo empregatício, como é o caso do *Portal G1*, que aponta que a empresa *Uber* vai conceder direitos trabalhistas a todos os seus motoristas no Reino Unido. Em matéria publicada no dia 16 de março de 2021, o *G1*⁵⁷ explica de forma resumida o contexto desta “vitória”, que se iniciou a partir de uma ação aberta por dois motoristas contra a empresa. Em julgamento inédito um tribunal do trabalho de Londres decidiu em 2016 que os motoristas não deveriam mais se encaixar na figura do trabalhador autônomo, devido a empresa deter controle sobre o seu “colaborador” e seu

⁵⁷ Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>

trabalho. A *Uber* recorreu imediatamente à decisão, contudo, a justiça londrina reafirmou a existência do vínculo em 2018 e a suprema corte do país endossou o entendimento de que os motoristas têm direito a benefícios trabalhistas, na forma de salários mínimos e férias remuneradas. A princípio os referidos direitos ficaram restritos a parcela dos motoristas que entraram com a ação, sendo estendido em seguida aos seus mais de 70 mil motoristas cadastrados no Reino Unido.

De olho nessas trajetórias de lutas internacionais o que se percebe é que a emergência e atuação destes motoristas mundo a fora é marcada por processos de conflitos e lutas. Em um primeiro momento, essas lutas parecem girar em torno da do reconhecimento e regulamentação dos serviços nos países e cidades em que são instaladas, especialmente quando pensamos nas relações que estabelecem com as categorias de transporte já estabelecidas. Durante essas lutas pelo reconhecimento de seus postos de trabalho eles não estão sozinhos, pois a própria empresa age junto a estes sujeitos e ao Estado para consolidar sua penetração e legitimar a atuação de seus prestadores de serviços. Em um segundo momento, esses conflitos e lutas ganham forma entre os próprios motoristas e as empresas às quais se vinculam, como é o caso da *Uber* e o 99. Percebendo-se como parte de determinada classe de trabalhadores explorados, em um processo que nos lembra a análise marxista do processo de conscientização dos trabalhadores e sua passagem para uma “classe para si”, os motoristas que trabalham por aplicativos tecem interesses, alcançam uma identidade coletiva e buscam fazer reivindicações em torno dos seus direitos⁵⁸.

6.1.2 Resistências e lutas dos motoristas que trabalham por aplicativos no Brasil

No Brasil as experiências não têm sido muito diferentes, sendo possível identificar inúmeras notícias acerca das movimentações desses trabalhadores desde o surgimento da empresa no país, em 2014, especialmente no Rio de Janeiro, São Paulo,

⁵⁸ “Motoristas de aplicativo fazem carreata para pedirem segurança em São Luís”. Publicado no dia 26 de junho de 2020, Jornal Imirante.com. Disponível em: <https://imirante.com/sao-luis/noticias/2020/06/26/motoristas-de-aplicativo-fazem-carreata-para-pedir-seguranca-em-sao-luis.shtml> ou as ferramentas oferecidas na página. Acesso em: 21/01/2021. “Alta da gasolina faz motorista de Uber no Brasil aderir a greve global”. Folha de São Paulo, publicado no dia 7 de maio de 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/alta-de-combustivel-e-preco-da-corrída-levam-motoristas-de-aplicativos-a-programar-paralisacao.shtml>. Acesso em: 21/01/2021.

Belo Horizonte e Brasília. No momento de sua chegada, como em outras parte do mundo, as reivindicações no país giravam em torno da regulamentação e legitimidade do serviço, capaz de consolidar sua presença na cultura urbano das cidades brasileiras onde inicialmente se instalou. Posteriormente, o que se observa a partir dessa trajetória de mobilizações é a emergência de um movimento ligado não mais a ideia do direito a trabalhar, como estava posto inicialmente, mas as questões que envolvem as condições do trabalho, a precariedade, a subsunção, às longas jornadas, os baixos rendimentos e a falta de direitos e garantias sociais. Portanto, tal processo de construção das reivindicações não se difere do que está sendo demandado fora do Brasil.

O caso do motorista brasileiro Carlos Cesar Gonçalves Ventura⁵⁹, que entrou com uma ação judicial pelo reconhecimento do vínculo empregatício junto à empresa Uber, é significativo para compreender as lutas que se travam no contexto nacional. Segundo a redação da Central Única dos Trabalhadores (CUT)⁶⁰:

O Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região (TRT-15), em Campinas, no interior de São Paulo, reconheceu o vínculo trabalhista entre um motorista e a empresa Uber e determinou o pagamento ao trabalhador de salário equivalente a R\$ 3 mil mensais. Os juízes da 6ª Turma da 11ª Câmara do TRT afirmaram que a CLT equipara os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados àquela empreendida por meios pessoais e diretos. Ou seja, não importa se o trabalhador recebeu ordens por meio do WhatsApp, uma ligação telefônica ou pessoalmente no local de trabalho. Disseram ainda que “a liberdade quanto ao cumprimento da jornada de trabalho não é óbice ao reconhecimento do vínculo de emprego”. (Redação CUT, 2021)

Segundo o TRT-15⁶¹, a empresa tentou um acordo às vésperas da sessão do julgamento, o que evidenciou uma forma de conseguir uma vantagem desproporcional por meio de uma fraude trabalhista que envolve milhares de motoristas. A justiça brasileira vem reconhecendo nos últimos anos o vínculo existente entre os motoristas e as empresas de aplicativos, permitindo visualizar as relações de subordinação e controle que vinculam uma empresa de tecnologia a seus trabalhadores modernos.

⁵⁹ O processo pode ser consultado através do link: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/01008349720195010064>. Acesso em: 24/11/2021.

⁶⁰ “Justiça manda Uber assinar carteira e pagar salário de 3 mil”. Disponível em: <https://sindicatosonline.com.br/atualidades/justica-manda-uber-assinar-carteira-e-pagar-salario-de-3-mil>. Acesso em: 24/11/2021.

⁶¹ Matéria disponível em: <https://trt15.jus.br/noticia/2021/11a-camara-nega-homologacao-de-acordo-e-reconhece-vinculo-de-trabalho-de-motorista-de>. Acesso em: 24/11/2021.

Para além do caso supracitado, observa-se que nas diversas cidades que a instalação de aplicativos como o Uber em diversas cidades do país tem impulsionado, como apontado em um capítulo anterior, a organização de seus prestadores de serviço por meio de sindicatos e associações tais como: o Sindicato dos Motoristas do Rio de Janeiro (SINTRA.RJ); o Sindicato dos trabalhadores com aplicativos do transporte terrestre de São Paulo (STATTESP); o Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul (SIMTRAPLI.RS); e, dentre outras, a Associação dos Motoristas por Aplicativo de São Carlos (AMASC). Dentre essas diversas formas de mobilização e organização coletiva vale destacar o movimento denominado “*SOS Motoristas de App*”, iniciado em 2021 por meio de conversas em redes sociais.

A primeira publicação da página oficial do “movimento”⁶² no *Facebook* remonta ao dia 16 de fevereiro, dia em que atualizou a foto de seu perfil apresentando sua logomarca.

Imagem 5 - Divulgação da primeira ação do SOS Motorista de Apps



Fonte: Página do Facebook do Movimento.

Junto com sua identidade visual seguia a seguinte mensagem:

Amigos motoristas de aplicativo.

⁶² <https://www.facebook.com/sosmotoristasporaplicativosbr/>

Estamos organizando juntos um movimento em âmbito nacional em favor de melhores condições de trabalho e segurança, mais respeito ao motorista de App, aumento das tarifas e fim imediato do Promo e do Poupa.

A primeira grande ação desse movimento está marcada para dia 17/03/2021.

Se você também está achando um absurdo tudo estar aumentando e seus ganhos diminuindo cada vez mais esteja apoiando esse movimento, divulgue, fique atento aos avisos e apoie não ligando Uber e 99 nesse dia.

Até lá se quiserem ajudar a melhorar não liguem e não aceitem Promo e Poupa.

#motoristasporaplicativo #maissegurança #tarifasmaisjustas #fimdopromo #fimdopoupa #melhorescondicoesdetrabalho

O *post* inicial da página, a partir de nossas análises, busca difundir a existência do movimento e convocar os motoristas de todo o país a aderirem à sua primeira manifestação. O contorno do mapa do Brasil indica a pretensão de que o movimento alcance um âmbito nacional, acionando um círculo de mãos para indicar uma possível união entre os motoristas. Na página do *SOS* foram realizadas ao todo 22 postagens entre o dia 16 fevereiro e o dia 16 de março de 2021 com foco informativo sobre os objetivos do movimento e a mobilização planejada para o dia 17⁶³.

A descrição do grupo do *Whatsapp* dos administradores do movimento apresenta o coletivo como uma célula na qual serão divulgadas as diretrizes das ações a serem realizadas por seus integrantes, diretrizes essas definidas por administradores de grandes grupos de redes sociais e membros de associações de diversas cidades do Brasil. Ainda segundo seu texto descritivo, o grupo seria o “DNA” do “*SOS Motoristas por Apps*” e teria como finalidade realizar de forma igualitária em todo o território nacional ações em prol da categoria, colocando a possibilidade da união dos trabalhadores como um lema imprescindível a existência e atuação do movimento.

O referido movimento propôs uma greve/paralisação a nível nacional, sendo considerado por muitos estudiosos como o primeiro movimento dessa magnitude articulado por esses trabalhadores. Segundo o jornal *Primeira Página*, a pauta de reivindicações da categoria passa por demandas que buscam promover a integridade física e a qualidade de vida dos motoristas que trabalham por aplicativos. Em meio as suas múltiplas demandas a questão econômica tem predominado como um foco de tensão entre esses sujeitos, especialmente quando são questionados o valor do repasse realizado

⁶³ Outras postagens similares aparecem durante o mesmo período na página do grupo no *Instagram*.

pelas empresas aos motoristas, a revisão periódica das tarifas operadas e a necessidade de descansos periódicos remunerados.

Segundo o presidente da AMASC⁶⁴ os gastos dos motoristas que trabalham por aplicativos estão aumentando, pois só no ano de 2021 houveram 04 reajustes no preço dos combustíveis e uma queda significativa no número de corridas devido a pandemia. Para esse representante as promoções lançadas pelas empresas só beneficiam os consumidores/passageiros, tendo como consequência a diminuição dos valores repassados aos motoristas. Diante de tantas queixas e demandas os motoristas tem se mobilizado intensamente por meios eletrônicos, redes e mídias sociais, popularizando diversos canais de comunicação que se dedicam a disseminação de notícias informações sobre os direitos dos motoristas que trabalham por aplicativos.

Entre esses diversos canais de comunicação na plataforma *Youtube* ganha destaque o *Canal do Reis*, que pertence a Paulo Reis, presidente da cooperativa de motoristas Coopdrivers, de São Paulo, e membro administrador do movimento “*SOS Motorista por Apps*”. Com o objetivo de organizar e disseminar o movimento que ocorreria dia 17 de março em todo o território nacional, Paulo realizou uma *live* no dia 09 de março, intitulada “*SOS Motoristas por Aplicativo*”⁶⁵, com organizadores do coletivo de outros estados. O objetivo da *live* era apresentar e explicar os objetivos do movimento, abordando quais seriam as suas formas de ações, nos termos de Tarrow (2009), dando visibilidade aos repertórios que seriam utilizados naquele dia e em possíveis ações futuras.

Conforme apontado na *live* realizada, suas ações pretendiam ser tanto simbólicas quanto práticas, divulgando suas demandas, que giravam em 03 frentes, para um amplo número de pessoas. A primeira referia-se a pauta da segurança, que inquietava os motoristas diante dos inúmeros casos de violência (roubo, assalto, homicídio e latrocínio). O movimento exigia algumas medidas das empresas de aplicativos, tais como: disponibilização da foto do passageiro no momento da chamada; reconhecimento facial em corridas que envolvam transação de dinheiro e tenham como destino áreas consideradas de risco; cadastro completo dos passageiros das plataformas; mapeamento

⁶⁴ Informação retirada do site: <https://www.jornalpp.com.br/noticias/cidades/motoristas-de-aplicativo-propoe-greve-nacional/>

⁶⁵ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7vTuJRXNiZg&t=188s>

de áreas de risco; implantação de tecnologias de inteligência artificial; e, instalação de câmeras de segurança nos veículos. Uma segunda pauta gira em torno do respeito ao trabalho realizado pelos motoristas, exigindo o reajuste do valor pago por quilometragem e por minuto; a efetivação dos direitos de defesa conforme manda a constituição; e, entre outras demandas, o fim das punições por taxas de cancelamento. A terceira pauta gravita em torno da extinção de serviços recentes ofertados por empresas como a *Uber* e a *99*, tais como o *Uber Promo* e o *99 Poupa*, que segundo os mesmos diminuem os encargos de seus clientes/passageiros à custa dos ganhos do motorista. Nessa perspectiva, a mobilização não visa produzir prejuízos às empresas, como em manifestações anteriores, mas produzir “*uma ação mais inteligente, pois vamos brigar pelo nosso direito*” (Fala de Paulo Reis na *live*).

Outra estratégia de mobilização acionada pelo *SOS Motorista App*, que marcou sua segunda iniciativa de mobilização, envolveu uma ação coletiva de cunho simbólico e de impacto social em torno da doação de sangue na cidade. Nesse momento o coletivo considerou ser necessário a mobilização da mídia, da população e da plataforma, buscando articular um slogan de repercussão, tal como “*parem de roubar nosso sangue, nosso sangue nós doamos a quem precisa*” (fala de Carlos Ambrósio).

Imagem 6 - Campanha de Doação de Sangue



Fonte: Facebook da AMAP-MA/Imperatriz.

A postagem foi acompanhada pela seguinte mensagem:

2º Ação Nacional do SOS Motoristas Por Aplicativos

Doação de Sangue

Dia 19 de abril

Motorista não é justo ter nosso sangue Sugado! Doe a quem precisa!

#sosmotoristasporapp #motorista #respeito #segurança #reajuste #doe
#doacaodesangue (Retirado do Facebook do Movimento)

A proposta da ação era que os motoristas construíssem filas nos centros de hemocentro em suas respectivas cidades a fim de sensibilizar a população e a imprensa, mostrando o compromisso social do grupo e a legitimidade de suas denúncias⁶⁶. Os participantes da *live* e da doação de sangue focam seus argumentos na ideia da construção de uma “ação inteligente”, que não busca prejudicar seus clientes e o direito de ir e vir, mas levar o conhecimento à população, possibilitando que sua causa seja apreciada como justa e que seja produzida a empatia da população.

Apesar do movimento ser caracterizado como uma ação coletiva nacional há uma flexibilização dessas ações em termos locais, fato perceptível através das falas dos integrantes da *live*, que apesar de reforçarem o compromisso com a organização e sugerirem o desligamento do aplicativo no dia da ação, não fazem imposições sobre como proceder no dia 17. Alegando uma pretensa abertura a críticas, dúvidas e sugestões para as formas da ação coletiva, os membros do movimento afirmavam reconhecer que apesar de haver queixas comuns a todos os motoristas do Brasil seria importante perceber que existem diferenças regionais e locais que devem ser levadas em consideração.

Com o intuito de motivar e ajudar os motoristas na produção de petições ao ministério público para a mobilização do dia 17, o *Canal do Motorista no Youtube*, outra

⁶⁶ A ação foi noticiado por diferentes sites de notícias: “Campanha de solidariedade motorista sangue bom” (SINTRARC); “Motoristas de aplicativo levam doadores de sangue ao Hemocentro: Campanha Transporte de Amor” tem como objetivo recompor o estoque de sangue” (Correio do Povo); “Movimento SOS Motoristas promove campanha de doação de sangue: Protesto reivindica melhor qualidade de vida dos motoristas de aplicativo” (Universidade Metodista de São Paulo).

plataforma manejada pelos administradores do movimento, publicou um vídeo explicando as formas de preencher o texto padrão a ser encaminhado ao órgão⁶⁷.

Venho pedir ajuda a esta procuradoria por algumas violações aos meus direitos enquanto cidadão.

Trabalho como motorista de aplicativo, na cidade de (coloque a sua cidade).

As empresas que disponibilizam aplicativos, pré-fixaram os valores pagos (repassados) aos motoristas por quilômetro e minuto, muito abaixo do custo real de operação, ao invés de estabelecerem o preço do serviço delas.

Como consta nos contratos de todas elas, É O MOTORISTA quem contrata o serviço de intermediação, porém, elas não cumprem com o contrato muito menos com a legislação, se valendo do poder econômico e do “vácuo” jurídico existente.

Ultrapassam a função de CONTRATADA, para CONTRATANTE, estabelecendo parâmetros para o motorista obedecer sob pena de exclusão ou desempenhos como se fosse empregado.

O pedido é para que essa procuradoria instaure inquérito para averiguar a conduta das empresas e ao final apresente Ação Civil Pública.

Uma das propostas de ação coletiva no dia 17 era obter milhares de mensagens como a descrita acima como uma forma de chamar atenção das autoridades competentes. Além da divulgação interna, o movimento logrou êxito em mobilizar o olhar da imprensa já que os jornais, e até mesmo, *blogs* e canais do *Instagram* de notícias expuseram suas ações, especialmente em Imperatriz.

Portanto, por meio da análise dessas inúmeras experiências de mobilizações e resistências, observa-se que diante de um contexto estrutural que influencia a abertura de postos de trabalhos precarizados emergem, em contrapartida, a ação dos indivíduos que buscam driblar suas vulnerabilidades e melhorar sua situação econômica e qualidade de trabalho. Apesar das diferenças, esse processo se observa no Brasil como noutros países, nesse sentido, é importante frisar que apesar dos pontos de contatos existem particularidades de cada lugar, tornando possível explorar esses processos a partir da realidade imperatrizense.

⁶⁷ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4phk07kSBic&t=0s>. Acesso em: 21/11/2021.

6.2 UBERIZAÇÃO E RESISTÊNCIA DOS MOTORISTAS QUE TRABALHAM POR APLICATIVOS NA CIDADE DE IMPERATRIZ, MA

Como pontuado no terceiro capítulo, com a inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz e os conflitos com as demais categorias da cidade, estes passaram a se organizar por meio de uma associação para lutar em prol da regulamentação do seu serviço e legitimidade pública. Nesse momento os conflitos experimentados por meio da associação se enquadram em torno da aceitação legal e social do serviço, sobretudo em relação as demais categorias de transporte já estabelecidas. Com o processo gradual de regulamentação e popularização dessas atividades no Brasil observa-se a emergência de outras pautas levantadas pelos motoristas de Imperatriz, especialmente em torno do processo de uberização e precarização do trabalho/trabalhador. Tais pautas podem ser identificadas nas falas dos motoristas ao serem questionados sobre os malefícios e benefícios de seu ofício:

Infelizmente não tem como viver dessa função, somos os escravidão dos tempos modernos! Temos carga horária desumana e com baixa remuneração, expostos ao sol e a violência da cidade. (Sr. Sathyo Reis, 42 anos, 4 anos de motoristas de aplicativo)

É quase que um sistema escravocrata, se não trabalhar mais de 12 ou 14 horas por dia, você não sobrevive. E assim, não é só você sair quando quer, você fica preso naquele trabalho, pois enquanto vc não consegue emprego em outro lugar aquilo ali é o que tem. (Sra. Daniela, 23 anos, 2 anos de motorista de aplicativo)

As falas acima denotam um processo de conscientização acerca da exploração por parte das plataformas e do processo de precarização que estes vivenciam. Suas falas podem ser conectadas com as discussões teóricas explanadas anteriormente, pois se observa de maneira crítica a carga horária de trabalho extensa, a baixa remuneração e o contexto mais amplo do desemprego, fator primordial para sua permanência no referido ofício. Como pontua Daniela, enquanto não se consegue emprego é necessário continuar na plataforma, sendo necessário, diante dessa alternativa de trabalho que se apresenta, buscar formas de melhorar sua situação a partir de processos de luta e resistência.

Com a eclosão do cenário pandêmico o movimento *SOS Motoristas por Apps* começou a se organizar na cidade de Imperatriz, estimulado pelas vulnerabilidades e desigualdades potencializadas pela crise sanitária de alcance mundial. Soma-se a isso o aumento do preço da gasolina no Brasil, que levou os motoristas locais a debaterem questões que já estavam sendo discutidas em âmbito nacional e internacional./ Como

apontado por Valmir, o sindicato em Imperatriz levanta a bandeira do movimento *SOS Motoristas por Apps*, que luta pela melhoria da segurança de motoristas e passageiros, pela melhoria dos procedimentos e valores que envolvem o serviço e pela extinção de modalidades “mais baratas” dos aplicativos, como o *Uber Promo* e o *99 poupa*. Tais demandas estão ligadas a ideia de precarização e uberização discutidas acima, pois as empresas apesar de afirmarem que fazem apenas a intermediação do processo, na realidade elas acabam controlando os trabalhadores, que não tem o direito de opinar sobre os valores locais a serem cobrados.

Com base nas condições nacionais, regionais e locais, os motoristas da cidade de Imperatriz “levantaram a bandeira” do movimento *SOS Motoristas por App* tendo realizado uma manifestação no dia 17 de março de 2021, momento em que interditaram um trecho da BR-010 nas proximidades do bairro Conjunto Vitória.

Imagem 7 – Carreata em Imperatriz



Fonte: Foto que circulou no Whatsapp. Autoria Desconhecida.

Imagem 8 - Concentração na BR-010 e caracterização dos carros dos motoristas



Fonte: Foto que circulou no Whatsapp. Autoria Desconhecida.

Imagem 9 – Queima de pneus e fumaça na Manifestação na BR-010



Fonte: Foto que circulou no Whatsapp. Autoria Desconhecida.

As imagens apresentadas acima foram feitas a partir de vídeos compartilhados em um grupo de *WhatsApp*. A manifestação que ocorreu em Imperatriz iniciou-se com uma carreta que saiu da rodovia federal BR-010 até as proximidades do Conjunto Vitória, um dos extremos da cidade. É possível observar nas imagens que os carros estão caracterizados com frases que apresentam as suas queixas, como podemos verificar nas imagens 8 e 9. Ao chegar no ponto de concentração da mobilização os motoristas paralisaram a BR-010, ateando fogo em pneus para impossibilitar a passagem dos veículos, como se observa nas imagens 8 e 9. Nesse momento somente foi permitida a passagem de veículos considerados como prestadores de serviços essenciais, como ambulâncias. Thaísa Bueno, do Imperatriz Notícias, considera que:

Trabalho dos motoristas de aplicativos de Imperatriz se torna difícil com as tarifas e o aumento dos preços dos combustíveis, que teve seis reajustes para a gasolina, acumulando uma alta de 54,3% e cinco reajustes para o diesel, acumulando alta de 41,5% apenas este ano. A gasolina, combustível mais usado pelos transportes de passageiros, passou dos R\$5,00 chegando a R\$5,60 em alguns postos.

Como aponta Bueno (2021), o aumento da gasolina é um dos fatores que vem gerando a indignação dos motoristas que trabalham por aplicativos, pois, corroborando a fala de Valmir, isso faz com que o lucro do motorista em seus trajetos caia ainda mais. A revolta dos motoristas, nessa perspectiva, está conectada ao valor das tarifas que não acompanharia o aumento dos insumos necessários ao trabalho, o que inviabilizaria seu serviço.

Para Valmir cerca de 60% dos motoristas sobrevive apenas da renda gerada pelo aplicativo, necessitando nesse momento de pandemia e aumento das despesas trabalhar dobrado ou em jornadas triplas para conseguir arcar com suas necessidades de trabalho e familiares básicas. Thaísa Bueno (2021), assim como diversos canais de notícias, têm veiculado a desistência de muitos motoristas de aplicativos influenciados, entre outras motivações, pelo aumento da gasolina e a redução dos ganhos obtidos nas corridas⁶⁸. Entre muitas desistências e continuidades, diversos motoristas locais tem manifestado

⁶⁸ “Sem lucro, motoristas desistem do transporte por aplicativo”. Reportagem online postado em 24 de agosto de 2021 pelo Correio Brasiliense. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2021/08/4945515-sem-lucro-motoristas-desistem-do-transporte-por-aplicativo.html>. Acesso em: 10/02/2021.

interesse em trocar de ramo de atividades, alimentado pela insatisfação dos ganhos reduzidos, do perigo da violência, do aumento da gasolina e das altas jornadas de trabalho.

Mesmo os que ainda permanecem no ofício se queixam constantemente do aumento do preço da gasolina, questão pontuada nos questionários lançados aos motoristas de aplicativos. Carlos, 37 anos e no ofício desde agosto de 2018, afirma ter ingressado nessa atividade influenciado pelo desemprego e por faltas de opções de postos de trabalho na cidade, passando a somar a sua renda como consultor de vendas com as corridas geradas pelo aplicativo. Nesse contexto, o motorista afirma que os valores das corridas são muito baratas e que o valor da gasolina está muito alto, forçando os motoristas a trabalharem longas jornadas para obterem uma boa renda extra, como no seu caso.

Se em um primeiro momento das atividades desses sujeitos em Imperatriz suas manifestações demandavam a legitimidade do seu espaço na cidade, sobretudo através da luta por uma regulamentação municipal e legitimação de “um transporte por um preço justo e um serviço de qualidade”, em um segundo momento a questão dos preços praticados ressurgiu no debate com uma nova conotação. Reclama-se novamente a prática de um preço justo, mas que dessa vez leve em consideração não apenas as necessidades financeiras dos usuários, mas também a dos motoristas, que buscam ter acesso a uma renda justa capaz de arcar com as despesas do seu ofício e gerar um lucro para sua manutenção pessoal e familiar. Para Sathyo, “*os aplicativos de transporte é uma realidade que veio pra ficar, mais deveria ser rentável não somente para as empresas e para o passageiro, mais sim também para o motorista*”. (Fala retirada do questionário online respondido no dia 21 de Setembro de 2021). Observa-se na fala de Sathyo que os motoristas, individualmente e coletivamente, não questionam apenas a realidade da mobilidade através do aplicativo, mas também a rentabilidade prometida pelas empresas/aplicativo.

Sobre a manifestação ocorrida no dia 17 de março de 2021 Valmir argumenta que os motoristas alcançaram um benefício, que inclusive foi estendido as outras categorias.

O governo do Maranhão liberou dois meses de auxílio combustível provavelmente por conta desta manifestação. Porque, assim, a manifestação nas outras cidades como foi que ocorreu, as pessoas iam para a praça, botou bandeira, e nós não. **Nós foi pra briga** porque aqui no Maranhão só funciona

dessa forma, infelizmente. Porque você vai fazer uma carreta, tranca aí, chama a atenção das autoridades e acontece o negócio. Foi isso que aconteceu, por isso que aconteceu essa manifestação que gerou esse benefício para a classe. Isso foi algo benéfico para a categoria. (Entrevista realizada no dia 05 de maio de 2021)

Interessante perceber na fala de Valmir um conhecimento local acerca do funcionamento das relações e exercícios do poder entre Estado e sociedade. Para o interlocutor, em Imperatriz a manifestação ocorreu de maneira distinta da que se desenvolveu em São Paulo, lugar onde a manifestação foi mais simbólica. Essa diferença entre as estratégias de mobilização locais é apontada na fala descrita acima, já que o motorista considera que os motoristas de Imperatriz foram realmente para a “briga”, o que o teria levado a crer que a ação gerou frutos importantes, como o auxílio para os motoristas do Maranhão.

Apesar da manifestação ser percebida como exitosa, é importante destacar que ainda existem muitas outras pautas que permanecem em aberto e, além disso, o auxílio é uma medida temporária. Uma dessas pautas em aberto mencionadas por Valmir gira em torno da questão da segurança. Perguntados sobre as principais queixas e reclamações em torno do ofício, os motoristas recorrentemente apontavam a insegurança e o medo de roubos e/ou assaltos como grandes problemas, relatando a existência de inúmeros casos vivenciados por eles e/ou colegas de profissão envolvendo violências e assaltos. Um desses relatos pode ser encontrado no jornal *Imigrante.com*⁶⁹, no qual Nascimento (2020) noticia o caso vivenciado pelo motorista Jadiel em dezembro de 2020. O motorista teve seu carro tomado de assalto ao coletar alguns passageiros no centro de Imperatriz, momento em que foi rendido e colocado no porta-malas pelos assaltantes que passaram a fazer assaltos com o carro antes de abandoná-lo em outro lugar da cidade. Inúmeros outros casos de violência permeiam o imaginário desses motoristas e dos moradores de Imperatriz, revelando sua vulnerabilidade e instigando-os a viver uma rotina de trabalho atravessada pelo medo e pela tensão⁷⁰. Tais situações, como a tentativa de homicídio de

⁶⁹ “Motoristas de aplicativos sofrem com falta de segurança em Imperatriz”. Reportagem do dia 03/12/2020. Disponível em: <https://imigrante.com/imperatriz/noticias/2020/12/03/motoristas-de-aplicativo-sofrem-com-falta-de-seguranca-em-imperatriz.shtml>. Acesso: 19/02/2022.

⁷⁰ “Motorista de aplicativo é esfaqueado durante corrida em Imperatriz”. Disponível em: <https://imigrante.com/imperatriz/noticias/2020/09/08/motorista-de-aplicativo-e-esfaqueado-durante-corrída-em-imperatriz.shtml>. Reportagem do dia 08/09/2020. Acesso: 19/02/2022.

um motorista local⁷¹, alimentam um clima de indignação na categoria, fato que os conduziram a um protesto nas ruas em prol de medidas de segurança e justiça.

Localmente é possível perceber, além da questão da segurança, outras pautas, tais, como mencionado por Valmir, a falta de auxílio dos aplicativos no momento em que o motorista se envolve em algum acidente no exercício da função. Nesse momento o motorista tem que arcar sozinho com seus prejuízos, além de ter que ficar sem rodar no período da manutenção, o que significa custos elevados e ganhos “0”. Comum em muitas cidades do Brasil, “*o que se observa são trabalhadores que arcam com riscos e custos e se autogerenciam subordinadamente*” (ABÍLIO, 2021, p. 02)

Para Valmir que os motoristas têm muito prejuízos de manutenção de seus veículos, entre outros fatores, por conta da infraestrutura da cidade que conta com ruas sem asfaltos, muitos buracos e lamaçais, o que dificulta a passagem dos carros e pode ocasionar sua quebra. Logo, a melhoria da estrutura da cidade e sua malha viária é, além da diminuição do combustível, uma das pautas de maior urgência apontadas pelo movimento.

Na cidade em que moro as ruas são muito destruídas e a manutenção do veículo deve ser constante, isso reduz ainda mais a renda. (Fala retirada do questionário online respondido no dia 21 de Setembro de 2021)

Eles [os motoristas] são guerreiros porque não temos infraestrutura”. (Fala retirada do questionário online respondido no dia 21 de Setembro de 2021)

Preços das corridas defasados, manutenção muito cara ... ruas da cidade intrafegável. (Fala retirada do questionário online respondido no dia 14 de Fevereiro de 2022).

Portanto, percebe-se que muito foi alcançado nesses mais de 03 anos de existência dos aplicativos na cidade, mas que ainda há um caminho longo a ser percorrido em prol de um serviço justo, que garanta a dignidade e cidadania dos motoristas.

Dentro desse contexto estrutural de precarização do trabalho/trabalhador, para além das manifestações e pautas levantadas pela associação foi possível captar outras formas de tentar driblar tal situação, como mencionado no capítulo anterior. Pode-se destacar nesse momento a construção da *Cooperativa ITZMOVE*, que foi criada com o

⁷¹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=XclwnQS_oYU. Acesso: 19/02/2022.

intuito de desenvolver um aplicativo de transportes local para a cidade, capaz de diminuir os custos do serviço para os motoristas. Segundo Carlos a cooperativa e o aplicativo são duas coisas distintas, porém, não antagônicas, já que a cooperativa está mais focada na efetivação dos lucros para os motoristas a partir da implementação do aplicativo alternativo, ou seja, não tem como objetivo o diálogo ou luta específica contra as empresas, denotando uma forma de burlar esse sistema uberizador.

Em um processo de conscientização com relação a precarização que envolve o ofício de motoristas por aplicativos, especialmente por meio da identificação de cargas horárias excessivas e poucos lucros individuais gerados, os trabalhadores tem buscando alternativas para a efetivação do seu trabalho, seja a partir de iniciativas coletivas, como a cooperativa *ITZMOVE* ou a associação de motoristas de aplicativos da cidade (AMAP-MA), que buscam representar e/ou demandar direitos e melhorias para a categoria, seja a partir de práticas cotidianas construídas individualmente manejadas em meio a possibilidade de aumento de seus ganhos ao final do dia/mês.

Diante desse contexto a pandemia torna-se um elemento importante para entender os atuais processos de precarização do trabalho e a transformação das práticas cotidianas desses indivíduos. A própria pesquisa, que a princípio fora pensado em moldes de uma etnografia face-a-face tomou novos rumos nesse período, pois após uma semana do início das atividades do mestrado fomos atravessados pela pandemia, que alterou todo o nosso cotidiano e as experiências dos nossos interlocutores, alterando toda da sua rotina de trabalho e maneiras de estar na cidade.

7. MOTORISTAS URBANOS EM TEMPOS DE COVID-19

As primeiras reflexões que compõem o presente capítulo se iniciaram durante a realização da disciplina Sociologia Urbana, ministrada pelo professor Wellington Conceição. Portanto, suas primeiras reflexões foram produzidas no momento inicial da pandemia, expandindo-se, a partir dessa ideia inicial da disciplina, para inquietações mais amplas que serão agora apresentadas no texto da dissertação.

Partindo do pressuposto de que os motoristas urbanos, especialmente taxistas, mototaxistas e motoristas que trabalham por aplicativos, tiram os recursos para sua subsistência do ofício de transportar pessoas, alguns como atividade principal e outros como forma de complementar a renda, o capítulo busca explorar as percepções e narrativas desses sujeitos sobre as questões econômicas, sociais, culturais e políticas relacionadas ao exercício de suas atividades durante o período de isolamento social estimulado pelo combate à pandemia do Covid-19.

Nossas reflexões nesse momento se inscrevem teoricamente na perspectiva de uma Sociologia Urbana, pois acredito, como Park (1979), que na cidade as crises ganham uma proporção muito maior, devido, entre outros fatores, o aumento da densidade populacional, a intensidade dos fluxos e trocas (aspectos destacados por autores como Émile Durkheim (1999), Louis Wirth (1979) e Max Weber (2009)), um maior número de estímulos (Simmel, 1903), e, ao desenvolvimento exponencial do capital (Marx, 1975). Nessa perspectiva, o que se pretende é explorar de maneira incipiente as mudanças decorridas na sociedade, na vida e rotinas de trabalho dos nossos interlocutores diante do fenômeno da pandemia do Covid-19 em Imperatriz, MA. Tal acontecimento atinge de maneira sensível a vida dessas pessoas, suas relações sociais, cotidiano, práticas trabalhistas e rendimentos econômicos, estimulando-os a adotar mudanças radicais e imediatas que alteram suas maneiras de ver e estar no mundo, o que tem gerado uma série de questões instigantes para a investigação sociológica.

Diante desse arranjo, uma das preocupações que inquietam economicamente e politicamente as sociedades atuais, e a presente pesquisa, gira em torno do mundo do trabalho, suas características e possibilidades durante e após o período da “quarentena”. Apesar deste quadro amplo, buscar-se-á no presente capítulo delimitar a análise contemplando os motoristas que trabalham por aplicativos na cidade de Imperatriz, MA, e como estes têm sido afetados pelo isolamento social associado ao combate da Covid-

19. Para atingir nossos objetivos o capítulo foi dividido em 5 sessões: 1) As cidades e a Pandemia do Covid-19; 2) Pandemia, isolamento e representações sociais; 3) Medo, cotidiano e sociabilidade pandêmica; 4) Os motoristas urbanos de Imperatriz e suas experiências em tempos de Covid-19; e, 5) Trabalho em tempos pandêmicos: a pandemia como intensificador dos problemas sociais. Espera-se que ao final dos nossos argumentos possamos entender que o vírus tem consequências sociais e que a crise que vivenciamos diante da pandemia é fruto de um processo histórico, onde as dificuldades e os medos que os motoristas vivenciam diante desse momento não podem ser dissociados das questões estruturais relacionadas ao mundo do trabalho e a destrutível lógica do capital.

7.1 AS CIDADES E A PANDEMIA DO COVID-19

Para pensarmos as possíveis relações entre as cidades e a Pandemia do Covid-19 é necessário nos atermos aos múltiplos aspectos que envolvem essas conexões, entre eles os sociais. Nessa perspectiva, o Covid-19 é apreciado não apenas como uma questão biológica ou sanitária, pois se encontra atravessada por uma série de questões que aguçam o olhar sociológico para sua análise social (Sousa (2020); Pereira (2020); Conceição e Blanc (2020); Silva e Ferreira (2020); Koury (2020); Santos (2020)).

Souza (2020) analisa a pandemia a partir de uma chave interpretativa marxista, destacando como a expansão global do vírus está conectada às dinâmicas do capitalismo contemporâneo, pois novas relações espaço temporais teriam permitido que o vírus se disseminasse rapidamente por todos os cantos do planeta. Apesar do autor não focalizar o termo cidade em suas análises é possível construir uma correlação com nosso trabalho, pois, como esclarece Pereira (2018b), Marx compreende a cidade como o resultado dos condicionantes sociais e econômicos intimamente conectados ao capitalismo moderno. Nessa correlação, a cidade pode ser apreciada como lócus privilegiado para a reprodução social e econômica do capitalismo, configurando-se como espaço propício para a circulação e disseminação do vírus.

Conceição e Blanc (2020) realizam uma análise da pandemia associando o espraiamento viral com as cidades e seus fluxos. Para os autores, “*os grandes centros, acumuladores das riquezas, endereços das decisões estratégicas, agregadores dos benefícios e dos males da vida urbana, vêm se consolidando como incubadoras da Covid-*

19” (2020, p. 1), devido, entre outros fatores, a intensidade dos fluxos que caracterizam esses espaços. Pereira (2020) apresenta uma perspectiva similar ao analisar a Pandemia no Maranhão, ponderando que as cidades que tem os maiores índices de contaminação no estado são aquelas que possuem uma maior circulação de bens econômicos e pessoas, respectivamente a capital São Luís e Imperatriz.

Para Park (1979):

A cidade é algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniência sociais, ruas edifícios [...]. Antes, a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizadas [...] Em outras palavras, a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõe, é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana. (Park, 1979, p.1)

Nessa perspectiva ecológica a cidade é observada para além de seus aspectos geográficos e espaciais, sendo decisiva a compreensão das dinâmicas dos atores que a compõem e dão vida ao espaço citadino através de suas interações. Ao destacar em suas análises as relações intrínsecas entre a organização física e moral das cidades, o autor nos inspira a pensar as interfaces de mudanças entre os contextos citadinos e seus arranjos sociais, que dinamicamente se transformaram nesse período de pandemia.

Falaríamos, na perspectiva de Wirth (1979), de um modo de vida renovado, já que:

A característica marcante do modo de vida do homem na idade moderna é a sua concentração em agregados gigantescos em torno dos quais está aglomerado um número menor de centros e de onde irradiam as ideias e as práticas que chamamos de civilização. [...] As influências que as cidades exercem sobre a vida social do homem são maiores do que poderia indicar a proporção da população urbana, pois a cidade não somente é, em graus sempre crescentes, a moradia e o local de trabalho do homem moderno, como é o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo. (Wirth, 1979, p. 89)

Os modos de vida urbanos que ganham forma com as cidades modernas e exercem expressiva influência além de seus limites alteram-se, guardadas as devidas distâncias analíticas do autor, durante a pandemia nos instigando a pensar a efervescência e dinamicidade características dos espaços citadinos. As dinâmicas dos sujeitos que habitam as cidades foram sensivelmente alteradas nos últimos dois anos, transformando o cotidiano e os modos tradicionais e peculiares de ser e estar nas cidades. Os citadinos,

que em suas rotinas diárias se apropriavam dos diversos espaços das cidades ficaram reclusos em suas casas e apartamentos, elegendo os ambientes virtuais como espaços privilegiados para a tessitura de relações sociais, atividades laborais e práticas de lazer.

Nos primeiros dias e meses da quarentena os contatos com o “mundo lá fora” passaram a ser restritos aos serviços considerados essenciais, tais como farmácias, supermercados e bancos. Os poucos contatos estabelecidos fora dos ambientes domésticos foram marcados, como apontam muitos dos autores citados no início desse tópico, por sentimentos de insegurança e medo, nos remetendo, como aponta Pereira (2020), as experiências de uma *sociabilidade pandêmica* em Imperatriz. Portanto, se a pandemia alterou significativamente nossa vida cotidiana, acreditamos que essas mudanças são mais sensíveis e profundas nos ambientes urbanos das cidades, devido, entre outros fatores, a seu maior fluxo de pessoas e mercadorias, capaz de potencializar a circulação e disseminação do Covid-19. Dinamizada por fluxos, encontros e mobilidades, as crises, como as potencializadas pela pandemia e as crises sanitárias, ganham uma maior proporção e alcance, conforme Park (1979), nas cidades, aguçando nosso olhar sociológico para sua análise e compreensão.

7.2 PANDEMIA, ISOLAMENTO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Como apontado, a Pandemia de Covid-19 não pode ser compreendida apenas sob a ótica da saúde pública, já que revela alguns dos principais problemas sociais do Brasil, tais como a desigualdade econômica, as altas taxas de desemprego e a precariedade da moradia de grande parte da população. Nesse período pandêmico esses problemas tornaram-se mais sensíveis e ganharam maior visibilidade, especialmente quando se associam aos sentimentos de medo do contágio e das mortes físicas, psicológicas e econômicas dos trabalhadores urbanos. Nessa chave interpretativa a Pandemia do Covid-19 emerge como um problema político, econômico, cultural e social de profunda relevância, mobilizando cientistas sociais e a população em geral para a compreensão dos impactos desse fenômeno em nossas experiências cotidianas.

Na análise desses impactos, uma situação que vem sendo debatida de maneira exaustiva pelos analistas sociais gira em torno das medidas adotadas nas estratégias de enfrentamento e combate ao vírus do Covid-19. Tais discussões, de uma forma geral, têm como um de seus pontos centrais, como bem expõem Ferrari e Cunha (2020), as

representações acerca da prática do isolamento social e seus efeitos sanitários e econômicos, apresentando aqueles que se posicionam de maneira contrária a essa prática, por meio de justificativas que envolvem possíveis prejuízos materiais, e aqueles que defendem o isolamento como uma prática viável e salutar nesse momento de pandemia. Werneck e Carvalho (2020), ao analisarem a questão social da saúde pública e seu fator econômico, reconhecem a importância deste último, porém, ponderam que as decisões sobre os caminhos adotados no enfrentamento da pandemia e seus efeitos devem ser tomadas com o objetivo primordial de salvar e poupar vidas.

Esses debates ganham importância não apenas em um plano teórico, pois estão presentes, de maneira direta e/ou indireta, e repercutem em nossas práticas cotidianas, articulando nosso arcabouço simbólico e percepções acerca da Pandemia do Covid-19, processos que nos ajudaram a dar forma a nossas ações sociais (WEBER, 2004), interações (SIMMEL, 2006) e fachadas (GOFFMAN, 1985). Sob essa ótica, torna-se decisiva a apreensão das representações acerca do isolamento social e seus efeitos sobre a modulação da ação dos indivíduos e grupos sociais. Em meio a essas representações e repertórios simbólicos são evocadas não apenas questões sanitárias e de saúde pública, mas também elementos políticos, econômicos e sociais que nos ajudam a compreender de uma maneira qualificada esse momento pandêmico.

Em uma análise que leva em conta esses aspectos revela-se que o isolamento social não está acessível da mesma forma a todas as pessoas, nos permitindo pensar a pandemia e suas representações associadas a questões estruturais e sociais. Como salientam Werneck e Carvalho (2020), o COVID-19 encontra a população brasileira em uma situação de extrema vulnerabilidade, com altas taxas de desemprego e cortes profundos em suas políticas sociais.

Ainda que estejamos preservando nossa saúde ao permanecer em casa, é legítima a preocupação sobre como iremos nos alimentar se nossos salários forem cortados ou se não tivermos como gerar nossa renda, no caso de empresários, trabalhadores autônomos e informais. (SOUZA, 2020b)

Mais do que reconhecer a legitimidade de tais preocupações é sociologicamente significativo compreender como essas representações e repertórios simbólicos fundamentam a definição da situação dos nossos interlocutores de pesquisa (GOFFMAN, 1985), estimulando uma série de ações individuais e coletivas. Pautados na necessidade da manutenção dos ganhos econômicos que garantem suas subsistências individuais e

familiares, muitos motoristas que trabalham por aplicativos mantiveram-se em seus postos de trabalho durante a pandemia, mesmo expostos à doença e seus efeitos mortais. Dessa forma, o medo desponta como uma categoria significativa para a compreensão das relações, ações e interações dos motoristas que trabalham por aplicativo no contexto pandêmico, revelando as múltiplas angústias que envolvem temores relacionados à doença, à morte e à impossibilidade de pagar suas contas ao final do mês.

7.3 MEDO, COTIDIANO E SOCIABILIDADE PANDÊMICA

Marilena Chauí (1987) nos convida a pensar:

Do que se tem medo? Da morte, foi sempre a resposta. E de todos os males que possam simbolizá-la, antecipá-la, recordá-la aos mortais. Da morte violenta, completaria Hobbes. De todos os entes reais e imaginários que sabemos ou cremos dotados de poder de vida e de extermínio: da natureza desacorrentada, da cólera de Deus, da manhã do Diabo, da crueldade do tirano, da multidão enfurecida; dos cataclismos, da peste, da fome e do fogo, da guerra e do fim do mundo. (CHAUI, 1987)

Para a autora alguns de nossos medos sociais relacionam-se diretamente à morte, seja a nossa ou daquelas pessoas pelas quais nutrimos sentimentos. Mais do que destacar os diversos medos que envolvem a experiência humana é necessário compreendê-los como construções sociais, que se associam ao planejamento e execução das ações individuais e coletivas.

O medo tem sido analisado pelas Ciências Sociais sob múltiplas formas, valendo destaque aos trabalhos de Eckert (1998), Eckert e Rocha (2008), Koury (2002, 2005), Pastana (2004) e Pereira e Pereira (2017) que buscam, cada um à sua maneira, explorar seu papel na tessitura das ações e relações sociais. Identificando uma *cultura do medo* (PASTANA, 2004) relacionada às questões que envolvem uma *sociabilidade violenta* (MACHADO DA SILVA, 2016), revelam-se não apenas alguns dos ajustes necessários ao desenvolvimento das interações entre os indivíduos nos contextos urbanos, pois o medo estaria associado à composição estética dos lugares, transformando o espaço citadino em uma *cidade de muros* (CALDEIRA, 2000). Sob a ótica desses autores torna-se possível uma relação analítica entre medo, sociabilidades, cotidiano e cidade, nos inspirando a imaginar os contornos e características do medo dos motoristas em tempos pandêmicos.

Koury (2002, 2005) considera que o medo é uma construção social significativa, pois atua como uma das principais forças organizadoras das condutas individuais e grupais. Nessa perspectiva, o medo socialmente construído associa-se de maneira sensível às nossas formas de pensar, agir e interagir, nos auxiliando na análise dos processos societários em uma sociabilidade dada. Compreendido como *conteúdo* (SIMMEL, 2006) o medo estaria conectado aos impulsos de sociação dos indivíduos, de forma breve ou duradoura, permitindo a identificação de *formas sociais* que se conectam a esses sentimentos. Articulando ditames de um poder disciplinar⁷² e regras sociais (Foucault, 2001), o medo e as *sociabilidades pandêmicas* (PEREIRA, 2020) “adquirem uma perspectiva específica” (Idem, p. 75), aguçando o olhar sociológico para sua análise.

O medo em tempos pandêmicos não se conecta a atos de uma violência classificada como criminal, tendo como eixo central as questões que envolvem o Covid-19 e as possibilidades de seu enfrentamento. Nesse arranjo destacam-se o medo da morte, da perda de entes queridos, de interação com as pessoas, da crise econômica, do futuro, do imprevisível, da ausência em eventos importantes (familiares, culturais, esportivos e religiosos), de passar fome, do desemprego, e, entre outros, de contrair a doença ou transmiti-la. Esses medos que se articulam em torno dos tempos pandêmicos e englobam aspectos culturais, sociais, políticos e econômicos nos instigaram a investigar as experiências dos motoristas do transporte urbano de Imperatriz, revelando algumas faces das sociabilidades urbanas durante a Pandemia de Covid-19.

Destacando os repertórios culturais e afetivos que envolvem a construção social do medo, Pereira (2020) busca delinear as mudanças que ganham visibilidade no comportamento dos sujeitos urbanos e o esvaziamento gradativo das ruas da cidade de Imperatriz, Maranhão. Analisando o medo e suas representações o autor aponta que:

71% das justificativas giram em torno do medo de contágio, [...]. 8,1% também possuem medo do contágio e ao mesmo tempo preocupação pela falta de cuidados das pessoas que não respeitam as normas de proteção. Outros 8,1 temem pela demora e velocidade da pandemia e 4,1 afirmaram o medo do contágio e da situação financeira para a manutenção da própria vida. (PEREIRA, 2020, p. 78)

⁷² “O poder disciplinar é com efeito um poder que, em vez de se apropriar e retirar, tem como função maior adestrar; ou sem dúvida adestrar para retirar e se apropriar ainda mais e melhor” (Foucault 2001b: 143).

Na análise de seus dados, Pereira (2000) destaca, além do predomínio do medo do contágio que nos aproxima da morte (Chauí, 1987), três situações que nos conectam as experiências dos nossos interlocutores de pesquisa. A primeira refere-se ao medo do desrespeito às medidas de segurança, o segundo a duração e extensão temporal da crise sanitária e o terceiro a preocupação financeira diante da manutenção da vida individual e familiar.

Como destacado nas linhas anteriores, nem todos os moradores de Imperatriz tem o privilégio de manter-se de maneira adequada em quarentena, pois se viram obrigados a trabalhar em empresas que continuaram a funcionar, de maneira legal ou ilegal, e/ou em atividades consideradas “essenciais”. Entre esses sujeitos encontramos nossos interlocutores, os motoristas que trabalham por aplicativos, “empreendedores individuais” que se viram forçados a trabalhar em meio à pandemia, mesmo diante de uma queda abrupta no número da quantidade de clientes e as condições de extrema vulnerabilidade a que estavam expostos.

7.4 OS MOTORISTAS URBANOS DE IMPERATRIZ E SUAS EXPERIÊNCIAS EM TEMPOS DE COVID-19

Para iniciar nossa reflexão sobre estes trabalhadores urbanos gostaríamos de nos remeter a Boaventura de Sousa Santos (2015), que considera que “qualquer quarentena é sempre discriminatória, mais difícil para uns grupos sociais do que para outros e impossível para um vasto grupo de cuidadores, cuja missão é tornar possível a quarentena ao conjunto da população” (SANTOS, 2015, p. 20). Em seu livro intitulado “A cruel pedagogia do vírus” (2020) o autor nos remete aos elementos sociais, culturais, econômicos e políticos envolvidos na compreensão da pandemia, trazendo à tona os processos históricos, políticos e culturais relacionados ao modo de vida capitalista moderno. Para Boaventura (2020) a pandemia atinge de maneiras diferentes as pessoas, devido a recortes de raça, classe e gênero e aos resultados de crises anteriores, escancaradas diante da pandemia que vivenciamos.

Seguindo o pensamento de Santos (2020) poderíamos nos perguntar se “ficar em casa” é para quem quer ou para quem pode, pois se há pessoas que burlam o isolamento social nem todas podem ser classificadas como irresponsáveis ou insanas, já que a

quarentena é discriminatória. Ficar em casa é difícil para alguns e impossível para muitos outros, pois algumas pessoas trabalham para que seja possível a quarentena e o isolamento social de outras. Nesse quadro encontramos os motoristas urbanos, que mesmo diante da diminuição dos deslocamentos pela cidade, perduram como mediadores dos trânsitos estritamente necessários, que envolvem desde a ida a supermercados a visitas a hospitais e farmácias.

Motorista por aplicativos que tem sua única fonte de renda nesse ofício, Carla considera que na pandemia:

Alguns passageiros não se importam com as medidas de distanciamento e medidas sanitárias, muitos não usam máscaras e poucos fazem o uso do álcool em gel disponível no carro. Outros insistem em utilizar o banco da frente mesmo com o maior risco de contato para ambos, o motorista e passageiro. Sou a favor do isolamento e distanciamento, **não deveria estar trabalhando mas se não trabalhar não posso sobreviver, então trabalho**. Levo pessoas sem máscaras, pois não podemos recusar muitas corridas, os *app* dão punição! Além do lucro já ser pouco, será bem menos se recusar todos que não cumprem as medidas. (Carla, 22 anos, natural de Imperatriz, motorista por aplicativos há 07 meses no período em que realizamos a aplicação dos questionários)

Mesmo dependendo de maneira exclusiva do ofício de transportar pessoas para seu sustento econômico, Carla se posiciona favorável à prática do isolamento social, afirmando ter ciência da gravidade dessa doença e da importância do distanciamento, uso de máscaras e álcool em gel como práticas apropriadas para a contenção do vírus. Apesar de atemorizada pelo medo de contrair a doença, as experiências de nossa interlocutora revelam a concorrência de outros medos nesse momento, especialmente aqueles relativos à falta de cuidado dos passageiros que transportam e não respeitam as indicações da Organização Mundial da Saúde (OMS). Nessa perspectiva, as vulnerabilidades do trabalho dos nossos interlocutores, sobretudo aqueles que não pararam de trabalhar na pandemia e os que já retornaram às suas atividades, estão envolvidas não apenas pela insegurança de suas situações financeiras, mas também pelo temor da contaminação por sujeitos que se recusam a respeitar às normas sanitárias, tornando o cotidiano destes trabalhadores mais incerto e perigoso.

Indagados sobre as motivações que os levaram a continuar trabalhando mesmo diante do isolamento social, 90% dos motoristas urbanos responderam que “estavam na rua” devido à “necessidade” e/ou “contas a pagar”. Favoráveis em sua grande maioria ao isolamento, 18 dos entrevistados chegaram a ficar em quarentena por períodos que

variaram de duas semanas a três meses. Dessa forma, o medo de contrair a doença concorria com o medo de não “sobreviver economicamente” e “não pagar as contas”, pois mesmo que boa parte dos motoristas tenha sido contemplada com o auxílio emergencial do governo federal (72,2 %) o valor recebido era significativamente menor do que suas rendas mensais, que variam de 01 a 03 salários mínimos. Angustiados pela necessidade de pagar aluguéis e/ou as parcelas de seus carros e motos, grande parte dos motoristas urbanos não teve a opção de “parar”, continuando de maneira insegura suas atividades e/ou retomando-as envoltos em muitas incertezas.

Relatando suas experiências durante a pandemia, o senhor Daniel, motorista há mais de 20 anos na cidade de Imperatriz com experiências nos ofícios de mototaxista, taxista e motorista de aplicativos, elenca algumas das situações vivenciadas por esses sujeitos no período inicial da crise sanitária. Daniel parou de exercer suas atividades na cidade de Imperatriz quando foi recomendado o fechamento do comércio, shoppings, bares e cinemas por meio do decreto de nº 23 de 21 de março de 2020. Para nosso interlocutor, sem o comércio funcionando não haveria “corridas” para se pegar, forçando, mesmo que a contragosto, os motoristas a pararem momentaneamente seu ofício. Temeroso e com muitas dúvidas com relação ao período inicial da pandemia, Daniel não demorou muito para voltar às suas atividades, começando, após a segunda semana de quarentena, a realizar timidamente algumas corridas no período da manhã, horário em que o comércio estava aberto para os serviços essenciais e algumas lojas abriram clandestinamente. Com a elevação do número de casos na cidade, nosso interlocutor voltou a ficar três semanas em sua casa devido os sintomas que teve ao contrair a doença, voltando, ao se sentir melhor, ao exercício do seu trabalho.

Para além do medo das questões que envolvem seus orçamentos financeiros, o medo de contrair a doença e transmiti-la se faz significativamente presente nas narrativas dos interlocutores da pesquisa. Diante desse quadro, os motoristas urbanos, como Daniel, se viram obrigados a mudar seus hábitos cotidianos e suas dinâmicas trabalhistas de maneira sensível, elaborando novas maneiras de imaginar e vivenciar os espaços da cidade e seu ofício. Questionados sobre as principais mudanças ocorridas durante o período da pandemia em seu cotidiano e rotinas de trabalho, as respostas dos nossos interlocutores convergiram para a constatação da diminuição do número de passageiros e para as mudanças nos hábitos relacionados à higiene pessoal. Nessa perspectiva, destacam-se o:

Uso constante de máscaras de tecido, três tipos de álcool 70 no carro (um líquido para borrifar no carro, uma garrafa grande em gel para os passageiros e uma embalagem pequena em gel para meu uso pessoal), além, de manter todas as janelas abertas a todo momento. (Quemuel dos Santos, motorista por aplicativos)

Se estes trabalhadores se veem obrigados a exercer suas atividades para continuar mantendo economicamente suas famílias e proteger a si e seus entes queridos, o que se percebe é um processo de “*construção insegura de novos arranjos e rotinas cotidianas de segurança pessoal e familiar*” (KOURY, 2020, p. 14) e “*uma sociabilidade pandêmica, pois não é plena na utilização de todos os sentidos humanos, uma sociabilidade fortemente visual com cheiro de álcool e textura de gel*” (PEREIRA, 2020, p. 84).

Portanto, o cotidiano desses trabalhadores tem sido marcado pelo medo da morte, do Covid-19, de contrair e transmitir a doença, de perder entes queridos, de passar fome, de não pagar as contas, e, entre muitos outros, de não conseguir quitar a parcela do carro. Estes medos concorrem dinamicamente entre si no processo de modulação e estruturação das ações, interações e relações sociais em tempos pandêmicos, revelando diferencialmente as angústias dos sujeitos que “não podem parar de trabalhar” e os ajustes necessários às interações cotidianas com colegas, familiares e passageiros.

7.5 TRABALHO EM TEMPOS PANDÊMICOS: A PANDEMIA COMO INTENSIFICADOR DOS PROBLEMAS SOCIAIS

A pandemia durou mais que o esperado, forçando-nos a repensar a vida e nossa forma de trabalhar, especialmente quando as conexões entre os espaços públicos e domésticos entram em pauta. A crise sanitária afetou de maneira sensível as rotinas de trabalho dos motoristas de aplicativos, seja através da produção do medo do contágio e da morte, como esboçado acima, seja no sentido econômico, capaz de garantir a reprodução material desses sujeitos e suas famílias.

Com o início da “flexibilização do comércio”, localmente em maio de 2020, lojas, bares, restaurantes e cinemas passaram a abrir suas portas, estimulando a retomada da circulação diurna e noturna de pessoas e mercadorias, o que trouxe um maior fluxo de carros e motoristas para as ruas de Imperatriz. Apesar do discurso da “volta à

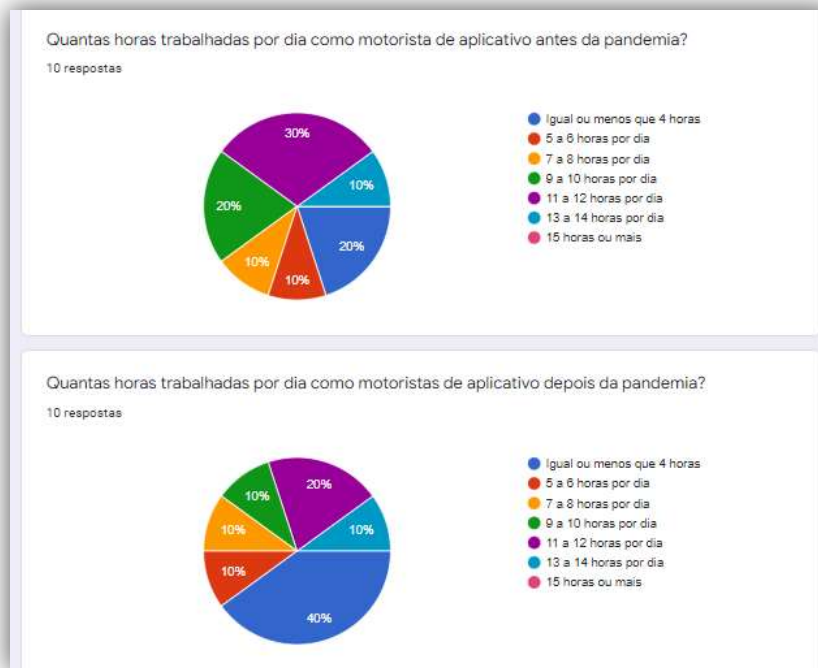
normalidade”⁷³, tão aclamado por parte da população que desejava voltar aos bares, festas e igrejas, e tão condenado por aqueles que previam o aumento dos casos da doença, o Covid-19 não havia desaparecido. Logo, o principal motivo para o retorno “as atividades normais” estavam ligadas a uma cruel lógica capitalista, onde se exacerba a preocupação com o lucro.

Apesar da disponibilidade das vacinas para grande parte da população brasileira a pandemia persiste, influenciando diversos aspectos relacionados ao ofício de motoristas que trabalham por aplicativos, inclusive suas práticas cotidianas e mobilizações sociais em prol de melhorias para a categoria. Nessa perspectiva, chama nossa atenção um processo de paralização e desmobilização das atividades, sobretudo no início do isolamento social. De acordo com Bessa (2021) a paralisação dos serviços foi observada por nos motoristas de todo o Brasil, conectando-se, de forma geral, ao contexto de medo, insegurança, falta de informações e ausência de insumos para proteção, como álcool e máscaras.

O isolamento e a ausência dos fluxos na cidade geraram uma queda exponencial do número de clientes, o que ocasionou uma perda significativa na renda econômica dos motoristas que trabalham por aplicativos. Tal situação foi insistentemente apontada no questionário aplicado com nossos interlocutores no fim de 2021, dando-nos um indicativo da importância social da situação. Indagados sobre as horas trabalhadas e a renda obtida antes e depois da pandemia produzimos os gráficos que seguem abaixo (Gráfico 4 e 5).

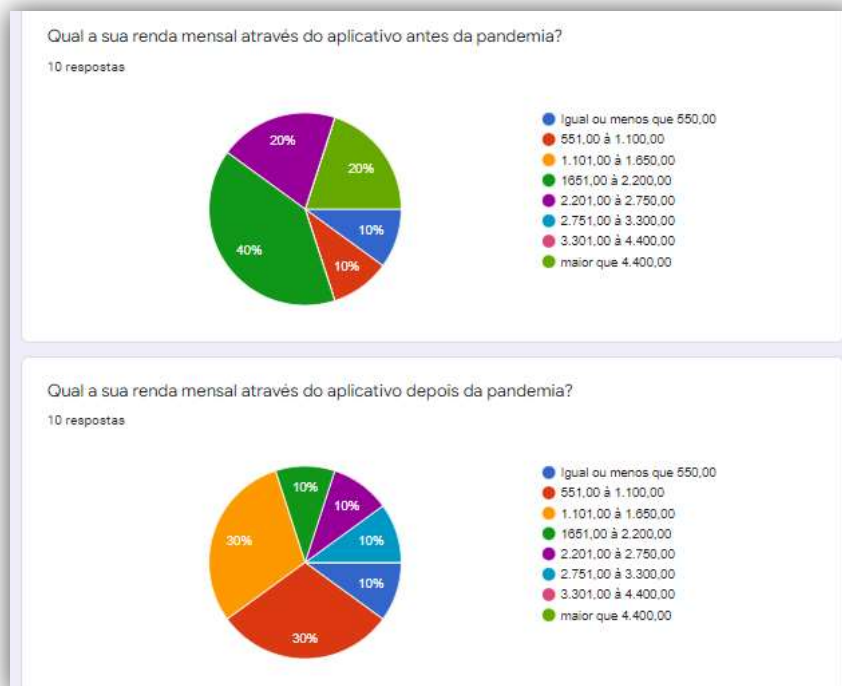
⁷³ Disponível em: <https://www.imperatriz.ma.gov.br/noticias/decreto/novo-decreto-estabelece-como-facultativo-o-uso-de-mascaras-em-Imperatriz.html>. Acesso: 03/03/2022.

Gráfico 2 - Horas trabalhadas antes e depois da Pandemia de Covid-19



Pereira (2022)

Gráfico 3 - Renda Mensal antes e depois da Pandemia de Covid-19



Fonte: Pereira (2022)

Como podemos observar nos gráficos acima, tanto a quantidade de horas trabalhadas e quanto a renda mensal que esses trabalhadores obtinham passou por uma queda considerável. Tal contexto, conecta-se a prática do isolamento social que diminuiu significativamente o fluxo de pessoas nas ruas, o que, a meu ver, é condição *sine qua non* para o êxito do ofício, já que quanto maior o número de pessoas em movimento na cidade maior as chances de se conseguir clientes. Flutuando ao longo dos diversos momentos que envolvem a pandemia, ora de maior restrição ora de maior abertura, a quantidade de horas e a renda nesses dois últimos anos transformou as rotinas de trabalho desses sujeitos e suas expectativas de continuidade no ofício.

Nessa perspectiva não podemos deixar de compreender e levar em consideração em nossas análises as preocupações das populações trabalhadoras, sobretudo os que trabalham no serviço informal, os pequenos empreendedores e os autônomos, conectadas aos aspectos estruturais que envolvem esses sujeitos. A partir de nossos dados é possível inferir que a inserção destes trabalhadores está ligada há uma questão macroestrutural. Antunes (2008, 2011), ao analisar as metamorfoses do mundo trabalho, afirma que o trabalho contratado e regulamentado está sendo substituído “*pelos diversas formas de empreendedorismo, cooperativismo, trabalho voluntário*” (ANTUNES, p. 7, 2008). Sob essa ótica, o que se vê diante dessas mudanças é um *empreendedorismo por necessidade* (DORNELAS, 2005) que está associado a um *desemprego estrutural* (ANTUNES, 2008, como apontado por nossos interlocutores, os motoristas que trabalham por aplicativos em Imperatriz⁷⁴.

Tal situação está de acordo com o relato de Valmir, como demonstrado no terceiro capítulo, e Sathyo Reis, que afirma ter ingresso no ofício devido ao desemprego e a falta de opção. Com o objetivo de resolver seus problemas imediatos Sathyo recorda que: “*quando eu entrei consegui resolver muito minha vida, mais agora está difícil lucrar e sustentar minha família com essa função, se eu conseguisse autonomia financeira sério muito bom, por que me traz disponibilidade de horário*” (Resposta via questionário realizado no dia 21 de setembro de 2021).

⁷⁴ A pesquisa realizada por Bessa (2021), que explora as representações sobre a atividade por aplicativos para trabalhadores que atuam como motoristas no Brasil, aponta que o desemprego e a necessidade de uma renda para o sustento da família é um dos principais aspectos que tem influenciado a decisão de se tornar um motorista de aplicativo.

A emergência destes novos trabalhadores se insere em uma lógica da economia compartilhada (SLEE, 2017) que tem como uma de suas consequências a exploração mascarada de seus “colaboradores”. Portanto, apesar da roupagem de empreendedorismo, o que se percebe a partir das experiências dos interlocutores é produção de um novo proletariado da era digital, que tem sob seu manto “*o privilégio da servidão*” (ANTUNES, 2019) ou o *precarizado* (STANTING e ANTUNES, 2013). Esses trabalhadores são fruto de todo um processo histórico pautado pela precarização e flexibilização do trabalho, que cada vez mais escancara a desigualdade social e deixa a margem da vulnerabilidade parcela significativa da população.

Nesse sentido, o vírus escancara e traz à tona uma crise que já estava inscrita nas nossas relações sociais, como apontam autores como Koury (2020), Adorno (2020) Santos (2020) e, entre outros, Silva e Ferreira (2020). “*A pandemia ressalta, de maneira dramática, toda a escandalosa desigualdade social do país*” (ADORNO, 2020) que não é fruto do Covid-19 e agrava a situação das classes, raças e gênero em Imperatriz. Diante da profundidade da exploração e da precarização os motoristas que trabalham por aplicativos têm buscado mobilizar-se e alterar suas práticas diante desse momento pandêmico. Nacionalmente ganham forma movimentos de alcance nacional, como o *SOS Motoristas de Aplicativo*, e propostas de ações locais, como as que envolvem a cooperativa *ITZMOVE*, revelando perspectivas de resistência significativas a esse novo momento de exploração do capital. Reinventando-se como motoristas que trabalham por aplicativos, esses sujeitos buscam alterar de maneira ativa suas condições de trabalho por meio de práticas cotidianas e conflitos com as grandes empresas de aplicativos, revelando algumas das questões que envolvem as experiências dos trabalhadores urbanos no Maranhão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto ao longo do texto evidencia-se a complexidade da figuração social que envolve o ofício de transportar pessoas na cidade de Imperatriz, formada por uma extensa gama de sujeitos que oferecem o serviço de transporte de pessoas através de diferentes modais e dão forma a distintas categorias. Observou-se ao longo da pesquisa que a emergência de uma nova categoria de trabalhadores no interior da figuração estimula uma série de conflitos em torno da legitimidade do serviço, situação significativa para compreender as experiências dos motoristas que trabalham por aplicativos.

Em meio a um processo, cíclico na história da cidade, de disputas e embates em torno da legitimidade do ofício de transportar pessoas, os motoristas que trabalham por aplicativos passam a se mobilizar em prol da regulamentação municipal de sua categoria e sua legitimidade social. Logo, observa-se que a conflitualidade é um elemento presente nas relações sociais desses sujeitos e, seguindo a perspectiva simmeliana e elisiana, fundamental para o desenvolvimento de sua vida social. Sob essa ótica, o conflito perpassa a história da figuração do transporte da cidade permeando diversas instâncias e momentos por meio da promoção de litígios, contestações e desavenças, elementos essenciais para a produção das formas sociais, reconhecimentos e processos identitários.

Manifestando-se sob múltiplas formas o conflito permeia tanto a relação entre as distintas categorias e sujeitos sociais envolvidos na oferta do transporte em Imperatriz, quanto a relação com as empresas de aplicativos, indicando não apenas uma disputa em torno da legitimidade e luta por espaço na cidade, mas também questões que envolvem a qualidade de vida e os rendimentos desses profissionais. Alcançada certa legitimidade legal e social, vê se emergir em Imperatriz um conflito mais amplo em torno da forma de atuação das empresas de aplicativos, que passam a ser apreciadas como um mecanismo de exploração do trabalhador/motoristas. Diante da construção de processos identitários, tessitura de *habitus* e sentimentos de exploração os motoristas que trabalham por aplicativos buscam alternativas para viabilizar sua permanência no ofício, especialmente através do aumento de seus ganhos e das questões que envolvem a segurança de motoristas e clientes.

A problemática em torno do objeto de pesquisa, que se refere a compreensão da configuração social do transporte urbano na cidade de Imperatriz após a inserção dos motoristas que trabalham por aplicativos, toma uma nova conotação diante do cenário

pandêmico. Nesse sentido, esse é um ponto que merece destaque na pesquisa, pois como pontuado ao longo da dissertação, a pandemia é um fenômeno que transformou a vida social, política, econômica e cultural em diversas partes do mundo, portanto, afetando diretamente a vida, o cotidiano, as sociabilidades e os conflitos que envolvem os motoristas que trabalham por aplicativos e sua figuração. Nesse arranjo, nossos interlocutores se encontram diante de um dilema entre trabalhar, para manter seu sustento individual e familiar, ou ficar em casa, para proteger a si e a sua família, revelando as situações de precarização e a vulnerabilidade desses trabalhadores urbanos modernos.

O contexto pandêmico escancarou a crise já vivenciada pelo capitalismo e os problemas sociais deles decorrentes mostrando que a análise e a compreensão sociológica da configuração social do transporte urbano em meio a pandemia do Covid-19 exige reflexões sobre problemas teóricos e metodológicos, mas também acerca das modificações, conflitos e sociabilidades que a pandemia realça ou produz na cidade de Imperatriz, região Sudoeste do estado do Maranhão, e no Brasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABILIO, Ludmila C. Uberização: a informalização e o trabalhador just-in-time. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 19, 2021, e00314146. DOI: 10.1590/1981-7746-sol00314

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? 1. **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.

ADORNO, Sérgio. “Déficit habitacional é obstáculo para isolamento vertical, dizem pesquisadores”. Entrevista a José Tadeu Arantes. Boletim da Agência FAPESP, em 01 de abril de 2020. <http://agencia.fapesp.br/32874>.

AGIER, Michel. **Antropologia da Cidade: Lugares, situações e movimentos**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.

ALEXANDER, Jeffrey, C. A Importância dos Clássicos. In Giddens A.; Turner, J. (Org.) **Teoria Social. Hoje**. São Paulo: UNESP, 1999.

ALVES, Ana Rodrigues Cavalcanti; MACIEL, Louise Claudino. A individualidade em Simmel e Elias: contribuições teóricas para uma sociologia do indivíduo. **Lua Nova**, São Paulo, n. 101, p. 259-290, ago. 2017.

Alves, Giovanni e Wolff, Simone. Capitalismo global e o advento de empresas-rede: contradições do capital na quarta idade da máquina. **Caderno CRH** [online]. 2007, v. 20, n. 51 [acessado 2 junhos 2021], pp. 515-528. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-49792007000300010>>. Epub 09 Set 2008. ISSN 1983-8239. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792007000300010>.

ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista Katálysis** [online]. 2009, v. 12, n. 2 [Acessado 2 Junho 2021] , pp. 188-197. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1414-49802009000200008>>. Epub 26 Nov 2009. ISSN 1982-0259. <https://doi.org/10.1590/S1414-49802009000200008>.

ALVES, Melina Amoni Silveira; DINIZ, Alexandre Magno Alves. O zoneamento morfológico funcional das cidades médias mineiras: o exemplo de Barão de Cocais. **Sociedade & Natureza** [online]. 2008, v. 20, n. 2 [Acessado 26 Agosto 2021] , pp. 79-91. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1982-45132008000200005>>. Epub 08 Abr 2009. ISSN 1982-4513. <https://doi.org/10.1590/S1982-45132008000200005>.

ALVES, Melina Amoni Silveira; DINIZ, Alexandre Magno Alves. O zoneamento morfológico funcional das cidades médias mineiras: o exemplo de Barão de Cocais. **Sociedade & Natureza** [online]. 2008, v. 20, n. 2 [Acessado 26 Agosto 2021] , pp. 79-91. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1982-45132008000200005>>. Epub 08 Abr 2009. ISSN 1982-4513. <https://doi.org/10.1590/S1982-45132008000200005>.

ANDRADE, T. A., SERRA, R. V. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro**. Rio de Janeiro: IPEA, 1998

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro**. 1998.

ANTERO, Roberto. Centralidade urbana em cidades médias da Amazônia: a área de influência compartilhada entre Araguaína (TO), Imperatriz (MA) e Marabá (PA). **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, n. enero, 2019.

ANTUNES, Ricardo [org]. **Uberização, Trabalho Digital e Indústria**. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho**. 15 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

ANTUNES, Ricardo. Afinal, quem é a classe trabalhadora hoje?. **Estudos do Trabalho, LOCAL**, v. 2, n.3, p.1-9, 2008.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão – o novo proletariado de serviços na era digital**. Editora Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho: Ensaio Sobre a Afirmação e Negação do Trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2009.

ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. As Mutações no Mundo do Trabalho a Era da Mundialização do Capital. **Educação e Sociedade**, Campinas, vol. 25, n.87, p. 335-351, maio/ago. 2004.

ARAÚJO, Anna Bárbara. Notas sobre o Conflito em Georg Simmel e Nbert Elias. **Revista Três Pontos**, v.7, n.1, 2010.

ASSIA, Jozeniel Bezerra de. A Inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 1.737/2018 do Município de Imperatriz – MA. Disponível em: <https://joseniell.jusbrasil.com.br/artigos/738317113/a-inconstitucionalidade-da-lei-municipal-n-1737-2018-do-municipio-de-imperatriz-ma?ref=feed>. Acessado no dia 20 de junho de 2021.

BATELLA, Wagner. Cidades médias: da multiplicidade de definições à busca de seus limiares. **Caminhos de Geografia**, v. 20, n. 70, p. 196-214, 2019.

BECKER, Howard. **Segredos e Truques da Pesquisa**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BESSA, Ana Cláudia. O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. **Movimentação**, v. 8, n. 14, p. 24-43, 2021. BIAZZO, Pedro Paulo. Considerações sobre as categorias rural e ruralidade em suas dimensões de conhecimento. **Geo Uerj**, v. 1, n. 18, p. 104-119, 2008.

BIELICH, Claudia. El transporte público limeño y la guerra Del centavo. Lima: **Revista Argumentos**, v. 1, n.2, 2009. Disponível em: <https://revistaargumentos.iep.org.pe/articulos/el-trasnporte-publico-limeno-y-la-guerra-del-centavo/>.

BLANC, Manuela. “Para além das suas fronteiras”: personalidade, conduta pública e trajetórias pequeno-urbanas. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v.15, n. 45, p. 78-88, dezembro de 2016.

BLANC, Manuela; CONCEIÇÃO, Wellington da Silva. Cidades, seus fluxos e o espraiamento viral: As prospecções possíveis em uma análise da incidência da Covid-19 em TO, MA, ES e RJ. **DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social** – Rio de Janeiro – Reflexões na Pandemia, p. 1-27, 2020.

BORGES, Janara Ferreira dos Santos Borges; TADEUCI, Marilsa de Sá Rodrigues. **Caracterização do Desenvolvimento Industrial do município de Imperatriz – MA: Uma análise dos últimos 13 anos.** In: III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento, Taubaté, ocorrido dia 22 de Outubro de 2014. Anais do III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento, Taubaté/SP: Editora da Universidade de Taubaté, 2014.

BRAGA, Ruy. A Política do Precariado: do populismo a hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo: USP, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, 2012.

CARVALHO, Sheryda Lila de Souza. **Autossegregação urbana em Imperatriz/MA: um estudo a partir dos condomínios horizontais do bairro Santa Inês.** 2016. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2016.

CHAUÍ, Marilena (1987). Sobre o Medo. In: **Os Sentidos da Paixão**, disponível em: <https://artepensamento.com.br/item/sobre-o-medo/>.

CONCEIÇÃO, Wellington da Silva. **Sossega, moleque, agora você mora em condomínio: segregação, gestão e resistências nas novas políticas de moradia popular no Rio de Janeiro.** – 1.ed.- Curitiba: Appris, 2018.

CONNELL, R.W. O império e a criação de uma ciência social. Contemporânea, **Revista de Sociologia da UFSCar**, v. 2, n. 2, Jul/Dez 2012.

COSTA, André Oliveira. Nibert Elias e a Configuração: um conceito interdisciplinar. **Revista de Sociologia das Configurações**, v. 1, n. 19, p. 34-48, 2017.

COSTA, Barbara Regina Lopes. Bola de neve virtual: o uso das redes sociais virtuais no processo de coleta de dados de uma pesquisa científica. **Revista Interdisciplinar de Gestão Social**, v. 7, n. 1, 2018.

COSTA, Eduarda Marques da. Cidades médias: contributos para a sua definição. **Revista Finisterra**, ano XXXVII, nº. 74, págs. 101-128, 2002. Disponível em: <www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2002-74/74_05.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2008.

COUTINHO, Milson. **Imperatriz: subsídios para a história da cidade.** São Luís: Sioge, 1994

DE QUEIROZ, Silvana Nunes et al. Cidades médias do interior do Nordeste: rumos e relevância na atração de migrantes. In: encontro nacional da associação nacional de Pós Graduação e pesquisa em planejamento urbano regional – ENANPUR, Natal/RN, 2019. **Anais XVIII ENANPUR.** Natal: Editora da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2019.

DORNELAS, José Carlos Assis. **Transformando ideias em negócios.** 2º ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

DOS SANTOS, Clayton Marinho; PEREIRA, Jesus Marmanillo. Etnografia Virtual: uma alternativa de campo em tempos de pandemia. **Revista São Luis Orione**, v. 8, n. 2, p. 53-64, 2021.

DURKHEIM, Émile. **As Regras do Método Sociológico**. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

DURKHEIM, Émile. **As Regras do Método Sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins fontes, 1999.

DURKHEIM, Émile. **Educação e Sociologia**. Lisboa, Portugal: Edições 70 Ltda., 2013. Tradução: Nuno Garcia Lopes.

ECKERT, Cornélia. Antropologia do Cotidiano e Estudos das Sociabilidades a partir das feições dos medos e das crises na Vida Metropolitana. **Horizontes Antropológicos**, n. 7, 1998.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, A. L. C. Etnografia da Duração nas Cidades em suas Consolidações Temporais. **Revista de Ciências Sociais**, n. 34, p. 107-126, Abril de 2011.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, A. L. C. Etnografia de Rua: Um estudo de Antropologia Urbana. Porto Alegre: **Illuminuras**, v.4, n. 7, 2003.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, A. L. C. Etnografia: Saberes e Práticas. **Illuminuras**, v.9, n. 21, 2008.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza da. Cidade Sitiada, o medo como intriga. **Revista Illuminuras**, v. 9, n. 21, 2008.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza da. Etnografia de Rua: Um estudo de Antropologia Urbana. Porto Alegre: **Illuminuras**, v.4, n. 7, 2003.

ELIAS, Nobert. **Escritos & Ensaios**. NEIBURG, Federico; WAIZBORT, Leopoldo. (Org.). Rio de Janeiro: Zahar, 2006

ELIAS, Nobert. **Introdução a Sociologia**. Lisboa: Edições 70, 2008 [1970].

ELIAS, Nobert. **O Processo Civilizador: Formação do Estado e Civilização**. Vol. II. Rio de Janeiro, 2011 [1939a]

ELIAS, Nobert. **O Processo Civilizador: Uma História dos Costumes**. Vol. I. Rio de Janeiro, 2011 [1939b]

ELIAS, Nobert. **Os alemães: a luta pelo poder e evolução do habitus nos séculos XIX e XX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

ELIAS, Nobert; SCOTSON, John. **Os Estabelecidos e Outsiders: Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000 [1965].

- ELIAS, Norbert. **A Sociedade de Corte**: Investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2001[1969].
- ELIAS, Norbert. **A Sociedade dos Indivíduos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994[1987].
- ELIAS. **Modelos de jogos**. In: Introdução à Sociologia. Lisboa: Edições 70, 1999.
- FELTRAN, Gabriel de Santis. **Fronteiras de tensão**: um estudo sobre política e violência nas periferias de São Paulo. São Paulo: Editora Unesp: CEM: Cebrap, 2011.
- FERRARI, Andrés; CUNHA, André Moreira. A pandemia de Covid-19 e o isolamento social: saúde versus economia. Disponível em: <https://www.ufrgs.br/coronavirus/base/artigo-a-pandemia-de-covid-19-e-o-isolamento-social-saude-versus-economia/>. Acessado no dia 05 de Julho de 2020.
- FERREIRA, Wilton Alves. **Pelas Ruas e Avenidas da Cidade**: A história de Imperatriz. Editora Brasil, 2015.
- FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020.
- FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir*. Petrópolis: Editora Vozes, 2001.
- FRANKLIN, Adalberto. **Apontamentos e Fontes para a História Econômica de Imperatriz**. Imperatriz, MA: Ética, 2008
- FRANKLIN, Adalberto. **Breve história de Imperatriz**. Imperatriz-MA: Ética, 2005.
- GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989.
- GIANNOTTI, VITO. *História das Lutas dos Trabalhadores no Brasil*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007.
- GOFFMAN, E. **A Representação do Eu na Vida Cotidiana**. Petrópolis: Vozes, 1985.
- HAGUETTE, Teresa Maria Frota. **Metodologias Qualitativas na Sociologia**. Petrópolis; Vozes; 14 ed; 2013.
- HIRATA, Daniel Veloso. **Sobreviver na adversidade**: entre o mercado e a vida. São Carlos: EdUFSCar, 2018.
- KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro (2002). Medo, Vida Cotidiana e Sociabilidade. *Revista De Ciências Sociais - Política & Trabalho*, 18, 9-19. Recuperado de <https://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/politicaetrabalho/article/view/6489>
- KOURY. **Medos Corriqueiros e Sociabilidades**. João Pessoa: Edições do Grem, Editora Universitária, 2005.
- KOURY. O Covid-19 e as emoções: pensando na e sobre a pandemia. **RBSE Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v. 19, n. 55, abril de 2020. Suplemento Especial – Pensando a Pandemia à luz da Antropologia e da Sociologia das Emoções, pp. 13-26, maio de 2020 - ISSN 1676-8965.

LAUWE, Paul-Henry Chombart de. A Organização Social no Meio Urbano. In: VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

LIMA JUNIOR, Jose Vieira et al. A reconfiguração urbana da cidade de Imperatriz em função da implantação da atividade econômica da empresa Suzano papel. In: III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento, Taubaté, ocorrido dia 22 de Outubro de 2014. **Anais do III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento**, Taubaté/SP: Editora da Universidade de Taubaté, 2014.

MACHADO DA SILVA, L. A. O significado do botequim. In: _____. **Fazendo a cidade: Trabalho, moradia e vida local entre as camadas populares urbanas**. Rio de Janeiro: Mórula, 2016.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. In: _____. **Fazendo a cidade: Trabalho, moradia e vida local entre as camadas populares urbanas**. Rio de Janeiro: Mórula, 2016.

MACHADO JUNIOR, Edmundo Fonseca. Bandeira livre: uma etnografia sobre os motoristas de táxi na cidade de São Salvador da Bahia. **Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas**, Salvador, 2016.

MAIA, Doralice Sátyra. Cidades Médias e Pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel. **Cidades Médias e Pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

MARASSI, Alessandra de Barros. A construção da confiança nas práticas de consumo de serviços de transporte por aplicativos. **Passagens: Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da UFC, Fortaleza (CE)**, v. 10, n. 2, p. 57-73, 2019.

MARTINS, José de Souza [1997]. O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. In: _____. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec: FFLCH/USP, 1997. p. 145-203.

MARX, K. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, vol. 1, 1975 online.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **O Manifesto Comunista**. 3ª edição, São Paulo: BOITEMPO, 1988.

MARX, Karl. **As Lutas de Classes na França**. São Paulo, Global, 1986.

MATTOS, Marcelo Badaró. **A classe trabalhadora: de Marx ao nosso tempo**. 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2019.

MAUSS, M. Ensaio sobre a dádiva. In: MAUSS, M. **Sociologia e antropologia**. Rio de Janeiro: Cosac & Naify, 2003. p. 183-314.

MERCADO, Luis Paulo. Pesquisa qualitativa online utilizando a etnografia virtual. **Revista Teias**, v. 13, n. 30, p. 15, 2012.

MERCELICE, Tamar Rodrigues Freitas; LEITE, José Luiz (2019): "Desvelando o trabalho intermitente e seus defeitos", Revista **Observatorio de la Economía Latinoamericana**, (noviembre 2019). En línea: <https://www.eumed.net/rev/oel/2019/11/trabalho-intermitente-defeitos.html>

MILLS, C. W. **A Imaginação Sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1969.

MONTAGNER, Miguel Ângelo; MONTAGNER, Maria Inez. A teoria geral dos campos de Pierre Bourdieu: uma leitura. **Revista Tempus Actas de Saúde Coletiva**, v. 5, n. 11, 2011. Disponível em: <https://www.tempusactas.unb.br/index.php/tempus/article/view/979>.

MORAIS, Tamires Silva. **A segregação socioespacial e o estigma no processo de ocupação do centro da cidade de Imperatriz na década de 1950** – Imperatriz, 2015. Monografia (Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia) – Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia, Centro de Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia de Imperatriz Maranhão (CCSST)/Universidade Federal do Maranhão (UFMA) 2015.

MOREIRA, Glenda Almeida Matos; PEREIRA, Jesus Marmanillo. Estigmatização Territorial: a Ocupação Urbana da Vila Esperança em Imperatriz-MA. **Sociabilidades Urbanas** - Revista de Antropologia e Sociologia, v. 5, n. 14, pp. 35-51, julho de 2021, ISSN 2526-4702

NERY, Salete. **Pontes: proximidades e distanciamentos entre as propostas de sociologia de Georg Simmel, Pierre Bourdieu e Norbert Elias**. Teoria e Pesquisa, v. 16, n. 2, 2007.

OLIVEIRA, Helbaneth Macêdo. **Verticalização urbana e segregação socioespacial em Imperatriz-MA: uma abordagem a partir dos bairros Jardim Três Poderes e Maranhão Novo**. 2017. 204f. Dissertação de mestrado em ciências humanas – Faculdade de Geografia, Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2017.

OLIVEIRA, José Nilson Batista de; MAYNARDES, Ana Cláudia. Cultura Digital: Transformação bancária sob a perspectiva do Design de Serviços. 13º Congresso Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2018.

OLIVEIRA, Victor Hugo Nedel. Desafios para a pesquisa no campo das ciências humanas em tempos de pandemia da COVID-19. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 5, n. 14, p. 93-101, 2021.

PARK, Robert E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: Otávio Guilherme Velho (org) **O fenômeno Urbano**, RJ, Zahar Ed. 1979.

PEREIRA, Ana Paula P. **De Táxi aos Táxi-lotação da cidade de Imperatriz –MA: A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos**. Monografia (Curso de Licenciatura em Ciências Humanas com habilitação em Sociologia) Universidade Federal do Maranhão, Imperatriz-MA, 2018a.

PEREIRA, Jesus Marmanillo, PEREIRA, Ana Paula P. Interações, estigmas e sentimentos: notas sobre o ofício de mototaxista em Imperatriz-MA. In: **Tessituras: revista de antropologia e arqueologia**, v.5, p. 160-183, 2017.

PEREIRA, Jesus Marmanillo. As cidades na perspectiva do materialismo histórico dialético: Marx, Engels e as cidades industriais. **Sociabilidades Urbanas: Revista de Sociologia e Antropologia**, v. 2, n. 5, p. 39-54, 2018b.

PEREIRA, Jesus Marmanillo. Cenários e medo e as sociabilidades pandêmicas no Maranhão. **RBSE Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v. 19, n. 55, abril de 2020. Suplemento Especial – Pensando a Pandemia à luz da Antropologia e da Sociologia das Emoções, pp 67-86, maio de 2020 - ISSN 1676-8965.

PEREIRA, Jesus Marmanillo. Cotidiano dos grupos na Praça de Fátima: aspectos ecológicos e interações face a face no centro de Imperatriz – MA. **Tessituras**, Pelotas, v. 4, n. 2, p. 113-139, jul./dez. 2016.

PINHEIRO, Leandro Forro. Um estudo sobre o papel da tecnologia da informação e da utilização dos meios digitais na vida cotidiana e no ambiente de trabalho a partir da teoria das representações sociais de Serge Moscovici. **Tese**. Universidade de São Paulo, 2011.

PRADO, Rosane Manhães. Cidade pequena: paraíso e inferno da personalidade. **Cadernos de Antropologia e Imagem**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 31-56, 1995.

RIBEIRO, Luci Silva. **Processo e Figuração**: um estudo sobre a sociologia de Nobert Elias. 281 f. 2010. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Unicamp, Campinas, 2010.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Pesquisador, o problema da pesquisa, a escolha de técnicas: algumas reflexões. **Textos Ceru**. Serie 2, São Paulo, n. 3, p. 13-29, 1992.

SANCHES, Edmilson. **Enciclopédia de Imperatriz**: 150 anos (1852-2002). Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003.

SANTOS, B. de S. **A cruel pedagogia do vírus**. Coimbra: Edições Almedina, 2020.

SANTOS, Edgar Oliveira. **Dinâmica de desenvolvimento, redes e trajetórias migratórias no contexto da formação histórica de Imperatriz-MA**. 2018. Tese (Doutorado) Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, 2018.

SANTOS, Tania Steren dos. Do artesanato intelectual ao contexto virtual: ferramentas metodológicas para a pesquisa social. **Sociologias**, p. 120-156, 2009.

SETTON, Maria da Graça Jacintho. A teoria do habitus em Pierre Bourdieu: uma leitura contemporânea. **Rev. Bras. Educ.**, Rio de Janeiro, n. 20, p. 60-70, Aug. 2002. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-24782002000200005&lng=en&nrm=iso>.access on 27 Feb. 2021. [://dx.doi.org/10.1590/S1413-24782002000200005](http://dx.doi.org/10.1590/S1413-24782002000200005).

SILVA, Kaio de Moura; SOUSA, Jailson de Macedo. Conteúdos e Significados da Segregação Socioespacial em Imperatriz-Ma: Uma análise a partir da política habitacional difundida no conjunto habitacional Itamar Guará I. **Geo UERJ**, n. 37, 2020.

SILVA, Kaio de Moura; SOUSA, Jailson de Macedo; SOARES, Beatriz Ribeiro. Uma Cidade para Poucos? Particularidades da produção da moradia para segmentos populares em Imperatriz-MA. **Geografia (Londrina)**, v. 30, n. 1, p. 85-105, 2021.

SILVA, Lucas Ribeiro da. **Comércio e serviços em cidades médias**: a centralidade urbana de Imperatriz (MA). 2021. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2021.

SILVA, Priscila L. Ludovico da. O Conceito de habitus em Elias e Bourdieu. **Universidade Federal do Paraná**. 2001.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). In: **Mana**, n. 11 (2), p. 577-591, 2005.

SIMMEL, G. **Questões fundamentais da Sociologia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SIMMEL, Georg [1964]. O conflito como sociação. (Tradução de Mauro Guilherme Koury). **RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v. 10, n. 30, pp. 568-573.

SIMMEL, Georg. O conflito como sociação. **RBSE–Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v. 10, n. 30, p. 569-574, 2011.

SIMMEL, Georg. **Questões Fundamentais da Sociologia**: indivíduo e sociedade. (Tradução Pedro Caldas)Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. SP: Editora Elefante, 2017.

SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida de. Cidades Médias e Pequenas: Reflexões sobre os desafios no estudo dessa realidade socioespaciais. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE, Wendel. **Cidades Médias e Pequenas**: teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010.

SOUSA, Jailson de Macedo et al. **Enredos da dinâmica urbano-regional Sulmaranhense**: reflexões a partir da centralidade econômica de Açailândia, Balsas e Imperatriz. Tese (Doutorado) Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2015.

SOUZA, Diego de Oliveira. A pandemia de COVID-19 para além das Ciências da Saúde: reflexões sobre sua determinação social. **Ciênc. Saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 25, supl. 1, p. 2469-2477, jun. 2020a. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232020006702469&lng=pt&nrm=iso>. Acessos em 10 jul. 2020. Epub 05-Jun-2020. <https://doi.org/10.1590/1413-81232020256.1.11532020>.

SOUZA, Kelen Rocha de. Pandemia e Economia: cartas sobre a mesa!.Disponível em: <https://www.unifal-mg.edu.br/portal/artigo-pandemia-e-economia-cartas-sobre-a-mesa/>. Acessado no dia 06 de Julho de 2020b.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

STUDING, Guy; ANTUNES, Cristina. **O precariado – a nova classe perigosa**. Editora Autêntica, ed. 2, 2013.

SUNDARARAJAN. **Economia Compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo: Editora Senac SP, 2018.

TARROW, Sidney. **O poder em movimento**: movimentos sociais e confronto político. Petrópolis: Vozes, 2009.

TELLES, V. S. **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. BH: Ed. Fino Traço, 2010.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 14, 2011, Rio de Janeiro. Disponível em <www.xiisimpurb2011.com.br>. Acesso em 05/out./2011

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catarina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília**: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VAN VELSEN J. A análise situacional e o método de estudo de caso detalhado (1967). In: Feldman-Bianco, Bela (org). **Antropologia das Sociedades Contemporâneas**. São Paulo: Editora Global Universitário, 1987.

VANDENBERGHE, Frédéric. **As sociologias de Georg Simmel**. Bauru, SP: EDUSC, Belém, PA: EDUFPA, 2005.

VELOSO, Julio Cezar de Sousa. **Produção do Espaço Urbano**: Análise do Processo de Expansão dos Condomínios Imobiliários na Cidade Imperatriz-MA. 2019. Monografia (Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia) – Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia, Centro de Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia de Imperatriz Maranhão (CCSST)/Universidade Federal do Maranhão (UFMA) 2019.

WAIZBORT, Leopoldo. Elias e Simmel. In: NEIBURG, Federico [et e al.]. **Dossiê Nobert Elias**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

WEBER, Max [1922]. **Economia e Sociedade**: Fundamentos da Sociologia Compreensiva. 3º edição - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2000.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. Volume II. São Paulo: UNB, 2004.

WEBER, Max. O sentido da “neutralidade axiológica” nas Ciências Sociais e Econômicas – 1917. In: **Metodologia das Ciências Sociais**. Parte 2. São Paulo: Cortez; Campinas, SP: Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1992.

Werneck, Guilherme Loureiro e Carvalho, Marília Sá. A pandemia de COVID-19 no Brasil: crônica de uma crise sanitária anunciada. **Cadernos de Saúde Pública** [online]. v. 36, n. 5 [Acessado 14 Julho 2020], e00068820. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/0102-311X00068820>>. ISSN 1678-4464. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00068820>.

WHYTE, Willian Foote. **Sociedade de Esquina**: a estrutura de uma área urbana pobre e degradada. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2005.

WIRTH, Louis. "O urbanismo como modo de vida", in Otávio Guilherme Velho (org) **O fenômeno Urbano**, RJ, Zahar Ed. 1979

Sites de Notícias

BUENO, Thaísa. Motoristas de aplicativos reclamam do aumento de tarifas e combustível. Disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/motoristas-de-aplicativos-reclamam-do-aumento-de-tarifas-e-combustivel/>. Acessado em 10 de Junho de 2021.

BUENO, Thaísa. Vereador Chiquim da Diferro explica porque defende limitar número de carros que atendem por aplicativo. Disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/entrevistas/vereador-chiquim-da-diferro-explica-porque-defende-limitar-numero-de-carros-que-atendem-por-aplicativo/>. Acessado em 10 de Junho de 2021. pesquisa de campo centrado no ambiente digital

IBGE. Imperatriz. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/panorama>. Acessado no dia 24 de novembro de 2021.

IMIRANTE.COM. Começa nesta segunda cadastro de motorista de transporte por aplicativo, em Imperatriz. Disponível em: <https://imirante.com/servicos/imperatriz/noticias/2019/04/22/comeca-nesta-segunda-cadastro-de-motoristas-de-transporte-por-aplicativos-em-imperatriz.shtml>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

LIMA, Evellyn. “Uber é bom, ótimo. Para a população, melhor ainda”, afirma mototaxista. Disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/uber-e-bom-otimo-para-a-populacao-melhor-ainda-afirma-mototaxista/?phrase=uber&phrase=>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

MANECHINI, Guilherme. Apps de Táxi são populares. Só falta darem dinheiro. Disponível em: <https://exame.com/revista-exame/so-falta-dar-dinheiro-2/>. Acesso no dia 17 de fevereiro de 2022.

MARQUES, Jéssica. Transporte por aplicativo é regulamentado em Imperatriz (MA). Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/06/27/transporte-por-aplicativo-e-regulamentado-em-imperatriz-ma/>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

NASCIMENTO, Maiane. Taxistas têm redução de 50% dos lucros em imperatriz. Disponível em: <https://imperatriznoticias.ufma.br/cidade/taxistas-tem-reducao-do-movimento-apos-uber-em-imperatriz/>. Acessado no dia 15 de junho de 2021

OLIVEIRA, Felipe. Alta da gasolina faz motorista de Uber no Brasil aderir a greve global. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/alta-de-combustivel-e-preco-da-corrida-levam-motoristas-de-aplicativos-a-programar-paralisacao.shtml>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

PRIMEIRA PÁGINA. Motoristas de aplicativo propõem greve nacional. Disponível em: <https://www.jornalpp.com.br/noticias/cidades/motoristas-de-aplicativo-propoem-greve-nacional/>. Acessado no dia 18 de junho de 2021

SARAYVA, Mayara. Lei estabelece requisitos para transporte de passageiros por aplicativos. Disponível em: <https://www.ma10.com.br/2018/06/21/lei-estabelece-requisitos-para-transporte-de-passageiros-por-aplicativos/>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

STREITFELD, David. Motoristas da Uber nos EUA lutam por vínculo empregatício. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1900981-motoristas-da-uber-nos-eua-lutam-por-vinculo-empregaticio.shtml?origin=folha>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

UBER. Fatos e dados sobre a Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acessado no dia 10 de Junho de 2021.

VEJA. Uber reconhece sindicato de seus motoristas em Nova York. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/uber-reconhece-sindicato-de-seus-motoristas-em-nova-york/>. Acessado no dia 18 de junho de 2021.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO 01: Aplicado no mês de Julho de 2020

Motoristas do Transporte Alternativo da cidade de Imperatriz-MA em tempos de Isolamento Social devido a Pandemia do Covid-19

Apresentação do Formulário:

Este formulário busca coletar algumas informações sobre os motoristas da cidade de Imperatriz MA e as mudanças decorridas no seu cotidiano, no trabalho devido a crise que vivenciamos surgida em função da pandemia do Covid-19. Além disso, busca refletir sobre as percepções sociais, culturais, econômicas e políticas diante deste fenômeno. De já agradecemos a sua disponibilidade.

ASPECTOS SOCIAIS

1. Nome
2. Idade
3. Naturalidade
4. Há quanto tempo mora em Imperatriz
5. Gênero
6. Escolaridade
7. Renda

ASPECTOS FAMILIARES

1. Possui Filhos? Quantos?
2. Renda Familiar
3. Quantas Pessoas trabalham na Residência? Destas, quantas com carteira assinada?
4. A sua família foi contemplada com o auxílio emergencial em função do Covid-19? Quantas pessoas?

TRABALHO

1. Quais serviços relacionados ao transporte você realiza? (táxi, mototaxista, Uber etc.)
2. O transporte utilizado no ofício é próprio?
3. Há quanto tempo trabalha como motoristas?
4. Você considera a sua profissão perigosa? O que o leva a essa percepção?
5. Você trabalha quantos dias/horas por semana antes da pandemia?
6. Você trabalha quantos dias/horas por semana após da pandemia?
7. Quantas corridas você faz em média por dia/semana antes da pandemia?
8. Quantas corridas você faz em média por dia/semana depois da pandemia?
9. Você possui outra fonte de renda e de trabalho além do táxi? Qual?

COTIDIANO E PERSPECTIVAS EM TEMPOS DE COVID-19

1. Como tem sido o seu cotidiano em tempos de isolamento social?

2. Você é a favor ou contra as medidas de isolamento social diante da pandemia do Covid19? O que o leva a tal posicionamento?
3. Relate as principais mudanças no seu trabalho diante da pandemia do Covid-19.
4. Qual a sua perspectiva de futuro com relação a sua profissão e a crise que vivenciamos em relação ao Covid-19?
5. Você parou de realizar o ofício de motorista durante a quarentena? Se sim, você já voltou a trabalhar como motoristas.
6. Quanto tempo você ficou sem exercer o ofício?
7. O que levou você a continuar exercendo a profissão de motorista em meio a pandemia e isolamento social

QUESTIONÁRIO 02: Aplicado entre Setembro de 2021 a fevereiro de 2022

Motorista de Aplicativo (UBER, 99 e outros) -Trabalho, Direito, Cotidiano e Violência.

Apresentação: O questionário é específico para motoristas de aplicativo que atuem na cidade de Imperatriz, você confirma que é motorista de Aplicativo e atua na cidade de Imperatriz?

PERFIL SOCIOECONÔMICO

1. Nome (Não obrigatório)
2. Idade
3. Naturalidade
4. Tempo e Local de Moradia
5. Gênero
6. Escolaridade
7. Estado Civil
8. Filhos

TRABALHO E INSERÇÃO

1. Quando ingressou no trabalho de Motorista de Aplicativo?
2. O transporte é próprio, alugado, emprestado?
3. Quais aplicativos utiliza para realizar corridas
4. Qual o principal motivo que o levou a ingressar no serviço de motorista de Aplicativo?
5. Explique como ocorreu a sua inserção para os motoristas de aplicativo! Houve alguma influência, ajuda?
6. Qual o ofício anterior (ou atual, se exerce concomitante) ao serviço de motorista de aplicativo?
7. Já exerceu o ofício de motorista antes de trabalhar com o aplicativo de transporte? (como por exemplo, taxista, mototaxista, caminhoneiro, motorista de ônibus, motoboy, motorista particular específico a um grupo ou família, etc.)
8. Se sim, qual? Por quanto tempo exerceu o ofício e o que o levou a trocá-lo?

TRABALHO, RENDA E PANDEMIA

1. Exerce outra profissão ou possui outra fonte de renda além do trabalho como motorista de aplicativo? Se sim, qual?
2. Quantas horas trabalhadas por dia antes e depois da pandemia?
3. Qual a sua renda mensal através do aplicativo antes e depois da pandemia?
4. Você acha que o aplicativo é rentável? Porquê?

TRABALHO E DIREITO

1. Você considera seu trabalho fragilizado?
2. Fale sobre as principais queixas, reclamações em torno do ofício.
3. Você é favorável a criação de um vínculo empregatício entre a empresa e o motorista de aplicativo? Porquê?
4. Qual sua opinião sobre os motoristas de aplicativo em relação a cidade?
5. Qual sua opinião sobre o ofício de motorista de App refletindo sobre os benefícios e malefícios para os motoristas?

TRABALHO E ASSOCIATIVISMO

1. Você considera que os motoristas de aplicativo são organizados e unidos? Porquê
2. Você faz parte da Associação/Sindicato dos motoristas de Aplicativo de Imperatriz?
3. Crítica ou elogio a Associação e direção.
4. Você já participa ou já participou de alguma outra associação/Sindicato? Qual?

TRABALHO E CONFLITO

1. Como você percebe a relação entre os motoristas de aplicativo? Porquê?
2. Como é a relação entre os motoristas de aplicativo e as demais categorias de transporte alternativo como os táxis e os mototáxis? Justifique pensando exemplos vivenciados

TRABALHO E VIOLÊNCIA

1. Você acha seguro trabalhar como motoristas de aplicativo em Imperatriz? Porquê?
2. Você já sofreu algum tipo de violência e/ou foi assaltado no ofício do exercício? Se sim, conte sua experiência ou relate a experiência de algum colega que te chamou atenção.
3. Você tem medo de exercer o ofício de motorista de aplicativo?
4. O que você faz para se sentir seguro no seu ofício?
5. O que você acha que poderia ser feita por parte da empresa de aplicativo para melhorar a segurança dos motoristas?
6. O que você acha que poderia ser feita por parte do poder público para melhorar a segurança dos motoristas?

PERSPECTIVAS

1. O que é ser motorista de aplicativo para você?
2. Há mais alguma informação que você acha relevante dentro do contexto do trabalho e cotidiano dos motoristas de aplicativo?