

Segmentaridades digitais e moralidades em rede: mídias, circulação e julgamentos entre motoristas por aplicativos em Manaus

*Hugo Fonseca Moreira*¹
Universidade Federal do Amazonas

Resumo: Este artigo analisa como motoristas por aplicativos em Manaus (AM), em resposta à precariedade algorítmica imposta por plataformas de transporte, se apropriam de mídias digitais para estruturar ecologias relacionais móveis. A partir de etnografia realizada entre 2022 e 2025, examina-se como essas infraestruturas digitais operam como dispositivos de proteção e de fragmentação, organizando práticas de circulação, comunicação e julgamento moral. Argumenta-se que a segmentaridade e a moralidade prática, expressões de uma resistência algorítmica ambígua, não são desvios, mas modos constitutivos da vida urbana precarizada, mediada por plataformas e atravessada por incertezas de risco. A análise articula práticas de vigilância distribuída, disputas por reputação e circulação de riscos financeiros, evidenciando a formação de coletivos instáveis e ecologias morais tensionadas.

Palavras-chave: Segmentaridade digital; moralidades em rede; motoristas por aplicativos; mídias digitais; resistência algorítmica.

MOREIRA, Hugo Fonseca. **Segmentaridades digitais e moralidades em rede: mídias, circulação e julgamentos entre motoristas por aplicativos em Manaus.** *Aceno – Revista de Antropologia do Centro-Oeste*, 12 (29): 337-352, maio a agosto de 2025. ISSN: 2358-5587

¹ Sociólogo. Doutorando em Antropologia Social pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

Digital segmentarities and networked moralities: media, circulation, and judgments among app drivers in Manaus

Abstract: This article analyzes how app-based drivers in Manaus, Brazil, respond to algorithmic precarity imposed by transportation platforms by appropriating digital media to structure mobile relational ecologies. Drawing on ethnographic research conducted between 2022 and 2025, it examines how these digital infrastructures operate simultaneously as mechanisms of protection and fragmentation, organizing practices of circulation, communication, and moral judgment. It argues that segmentarity and practical morality, expressions of ambiguous algorithmic resistance, are not deviations but constitutive modes of precarious urban life, mediated by platforms and permeated by uncertainties and risk. The analysis articulates practices of distributed surveillance, reputation disputes, and circulation of financial risks, highlighting the emergence of unstable collectives and tensioned moral ecologies.

Keywords: Digital segmentarity; networked moralities; app drivers; digital media; algorithmic resistance.

Segmentaridades digitais y moralidades en red: medios, circulación y juicios entre conductores de aplicaciones en Manaus

Resumen: Este artículo analiza cómo conductores de aplicaciones en Manaus (Brasil) responden a la precariedad algorítmica impuesta por plataformas de transporte mediante la apropiación de medios digitales para estructurar ecologías relacionales móviles. A partir de una investigación etnográfica realizada entre 2022 y 2025, se examina cómo estas infraestructuras digitales funcionan como dispositivos simultáneos de protección y fragmentación, organizando prácticas de circulación, comunicación y juicio moral. Se sostiene que la segmentaridad y la moralidad práctica, expresiones de una resistencia algorítmica ambigua, no constituyen desviaciones, sino modos constitutivos de la vida urbana precarizada, mediada por plataformas y atravesada por incertidumbres y riesgos. El análisis articula prácticas de vigilancia distribuida, disputas por reputación y circulación de riesgos financieros, revelando la formación de colectivos inestables y ecologías morales tensionadas.

Palabras clave: segmentaridad digital; moralidades en red; conductores de aplicaciones; medios digitales; resistencia algorítmica.

O crescimento do trabalho por aplicativos em cidades como Manaus não apenas reorganizou dinâmicas de circulação urbana e modos de acesso ao rendimento, mas também expôs trabalhadores a formas específicas de precariedade, invisibilidade e risco. Inseridos em uma malha urbana caracterizada por desigualdades socioespaciais profundas e por níveis elevados de violência, motoristas por aplicativos lidam cotidianamente com ameaças múltiplas, que atravessam tanto a esfera do trabalho quanto a gestão dos próprios deslocamentos. O funcionamento das plataformas digitais, baseado em algoritmos que distribuem corridas, avaliam desempenhos e definem remunerações, amplifica essas vulnerabilidades ao mediar de maneira opaca e assimétrica as relações entre trabalhadores, passageiros e a própria cidade.

Neste cenário de instabilidade estrutural, observa-se uma miríade de práticas de autodefesa, reconhecimento e organização coletiva que atravessa o cotidiano desses motoristas. Entre elas, destacam-se as chamadas "equipes" — arranjos informais formados para compartilhar informações sobre áreas de risco, garantir proteção mútua e organizar a circulação de maneira mais segura e eficiente. Longe de configurarem estruturas rígidas ou formalizadas, essas equipes operam como coletivos dinâmicos, heterogêneos e transitórios, constituídos a partir de vínculos pragmáticos, afetivos e estratégicos que se atualizam e se desfazem conforme as circunstâncias do trabalho e as tensões internas do campo.

Este artigo resulta de uma etnografia realizada entre os anos de 2022 e 2025 junto a motoristas por aplicativos em Manaus, com foco específico nas dinâmicas de formação, comunicação e conflito entre essas equipes. A pesquisa baseou-se na observação participante do cotidiano urbano, no acompanhamento de redes digitais de comunicação — como rádios digitais (app Zello) e grupos de mensagens instantâneas (WhatsApp) —, e em conversas informais e entrevistas situadas com motoristas em diversos contextos de trabalho. A partir deste material empírico, buscarei analisar como as mídias digitais, mais do que simples ferramentas de coordenação, operam como infraestruturas cotidianas que produzem tanto práticas de proteção e pertencimento quanto segmentaridades e julgamentos morais, um processo que se insere no debate sobre a apropriação de tecnologias como forma de “resistência algorítmica” (BONINI e TRERÉ, 2024). Para tanto, a argumentação parte da distinção fundamental entre as plataformas digitais como Uber e 99, que se definem por um modelo de negócio que produz vulnerabilidade, e as mídias digitais como o Zello e o WhatsApp, que são as ferramentas apropriadas pelos trabalhadores e convertidas nos espaços de sociabilidade onde se produzem tanto o pertencimento quanto os conflitos adiante analisados.

As mídias digitais desempenham, nesse contexto, um papel estrutural na constituição, sustentação e transformação dessas redes de motoristas. Aplicativos como Uber e 99, ao mediar as relações de trabalho de forma algorítmica, impõem lógicas de avaliação, distribuição de oportunidades e monitoramento que reorganizam a experiência urbana e laboral, muitas vezes reforçando a sensação de

abandono e insegurança. Em resposta, dispositivos como o *app* Zello, o WhatsApp e, em certas ocasiões, o Instagram são mobilizados como infraestruturas alternativas de comunicação, proteção e reconhecimento, compondo um ecossistema digital que se estende muito além do campo operacional estrito, alcançando dimensões afetivas, políticas e morais do cotidiano dos motoristas.

Essas mídias, entretanto, não operam apenas como instrumentos de organização funcional ou de resistência. Elas constituem arenas onde solidariedades são testadas, reputações são construídas ou corroídas, alianças são firmadas ou desfeitas. A vida digital dos motoristas, longe de estabilizar coletivos homogêneos e coesos, revela-se um campo de segmentaridade incessante, em que a formação de redes é continuamente atravessada por conflitos, julgamentos e recomposições. A circulação de mensagens, alertas, acusações e promessas — incluindo aquelas associadas a apostas esportivas (*bets*²) e plataformas de investimento digital — torna-se parte integrante de uma ecologia moral complexa, na qual valores como coragem, lealdade, esperteza e confiança são permanentemente renegociados.

Este artigo propõe analisar como essas mídias digitais, ao estruturarem a comunicação e a mobilidade dos motoristas, configuram espaços simultâneos de proteção e fragmentação, pertencimento e desconfiança. Argumento que o cotidiano das equipes não pode ser compreendido apenas em termos de agregação ou solidariedade, mas deve ser pensado como um processo dinâmico de composição e decomposição de vínculos, no qual as infraestruturas digitais não apenas mediam práticas sociais, mas também produzem efeitos morais e políticos. A partir da etnografia realizada, buscarei mostrar como as tecnologias de comunicação, longe de simples suportes neutros, atuam como operadores ativos de segmentaridade e moralização, estruturando ecologias relacionais móveis e tensionadas.

Percurso metodológico: notas de uma etnografia implicada

A análise que se segue resulta de uma etnografia cuja trajetória foi, em grande medida, definida pela própria recusa do campo em se deixar contornar pela pergunta que a originou. O projeto de pesquisa inicial, desenhado para investigar as redes de solidariedade entre motoristas migrantes em Manaus, encontrou barreiras relacionais e acessos negados que inviabilizaram sua continuidade, forçando um deslocamento epistemológico fundamental. Foi nesse movimento, ao aceitar a desorientação como parte do método, que a pesquisa se abriu para outras formas de organização que se impunham pela sua densidade, de modo que a etnografia deixou de ser a busca por um objeto pré-definido para se tornar um exercício de seguir os vínculos, os códigos e as tensões que os próprios motoristas apresentavam.

O campo, portanto, não se configurou como uma unidade espacial estável, mas se constituiu "em trânsito", em meio aos fluxos da cidade de Manaus. A pesquisa se realizou na mobilidade, exigindo uma imersão intermitente e uma escuta adaptativa, tecida no tempo fugaz das corridas, em encontros esporádicos e em conversas interrompidas pelo ritmo urbano. Essa condição móvel, que totalizou mais de setecentas horas de observação participante ao longo de quase 1400 viagens, desestabilizou a noção de permanência duradoura, substituindo-a pela atenção à recorrência e pela capacidade de compor uma compreensão a partir de fragmentos, gestos e silêncios que se repetiam.

² As "bets" referem-se a apostas esportivas online, amplamente promovidas em aplicativos e redes sociais digitais, que circulam como práticas econômicas alternativas entre motoristas.

Essa etnografia em movimento foi, desde o princípio, híbrida, pois as relações que se iniciavam no espaço físico dos veículos encontravam sua continuidade e intensificação nos ambientes digitais. O acompanhamento de perfis de equipes no Instagram e a inserção em canais do aplicativo Zello não foram complementos à pesquisa, mas dimensões constitutivas do próprio campo, onde a linguagem mediada produzia efeitos relacionais diretos. O que realizei foi um "letramento virtual" contínuo, aprendendo a decifrar os códigos visuais, as hierarquias simbólicas e as performances de pertencimento que os motoristas produziam em rede, um conhecimento que se revelou crucial para navegar as interações presenciais.

Nesse percurso, a minha própria posição como pesquisador se tornou um elemento central da análise, pois os argumentos foram processados não como um observador externo, mas como alguém implicado e submetido às lógicas do campo. Minha condição de militar³, por exemplo, funcionou como um "operador relacional", cuja farda ora facilitava o acesso junto a equipes de perfil operacional, ora gerava desconfiança. Ser posicionado e interpretado pelos interlocutores não foi um ruído a ser eliminado, mas a própria condição do saber, exigindo uma reflexividade constante sobre como minha presença produzia efeitos e reorganizava as relações que buscava compreender.

A implicação no campo exigiu também uma atenção permanente aos seus dilemas éticos. A reciprocidade não foi uma escolha, mas uma condição da pesquisa, manifestada na necessidade de retribuir com escuta, presença e, por vezes, posicionamento em disputas internas. A responsabilidade diante dos vínculos de confiança estabelecidos se estendeu à escrita, na qual o cuidado com o anonimato foi um princípio fundamental. Para tanto, todos os nomes de pessoas e de equipes citados neste artigo são pseudônimos, e os dados extraídos de conversas em canais privados, como o Zello, foram tratados de forma a garantir a proteção e a integridade dos participantes.

O que se entende por "dado etnográfico", nesse contexto, não é um conteúdo informativo isolado, mas o efeito de uma relação, cuja compreensão muitas vezes não se dava no momento do encontro, mas a posteriori, na justaposição de cenas, na reverberação de falas e no reconhecimento de padrões que só se tornavam inteligíveis com o tempo. A escuta, portanto, foi também uma forma de memória relacional, que me obrigou a valorizar a hesitação, a ironia e a reticência como matéria densa da vida social, aceitando que parte do conhecimento se produziria justamente naquilo que não se deixava traduzir por completo.

A análise que se segue parte, portanto, dessa práxis etnográfica, compreendida não como a aplicação de um método, mas como um modo de conhecimento situado, relacional e implicado, cujo rigor se sustenta na disposição em se deixar afetar pelo campo e em narrar suas complexidades sem pretender resolvê-las.

Algoritmos de plataformas e a produção da vulnerabilidade cotidiana

O funcionamento dos aplicativos de transporte, como Uber e 99, estrutura o cotidiano dos motoristas por meio de lógicas algorítmicas que escapam à percepção direta, pois, embora apresentados como tecnologias neutras, operam através de sistemas de avaliação opacos e dinâmicas de desconexão que reorganizam o

³ Durante o tempo em que realizei o campo eu atuava como militar (oficial temporário da Marinha do Brasil) e, por diversas vezes em que fiz usos de aplicativos de transporte, como Uber e 99, eu estava fardado: algo que me implicava e implicava também os motoristas.

trabalho. Para os motoristas, a experiência algorítmica não se traduz em previsibilidade, mas em uma incerteza que se manifesta em falas sobre a impossibilidade de recusar corridas sob o risco de ser bloqueado ou sobre a dificuldade de saber se, ao fim do dia, "*está ganhando dinheiro ou está perdendo*". Em vez de mapear a cidade segundo critérios de proteção, os algoritmos reconstróem a mobilidade urbana como um campo de exposição seletiva e de vulnerabilidade variável.

Essa vulnerabilidade estrutural é acentuada pela maneira como os aplicativos gerenciam o risco, pois em situações de assalto ou disputa, os motoristas relatam a ausência de respostas efetivas das plataformas. Os canais de suporte, automatizados e lentos, reforçam a sensação de abandono, enquanto as avaliações negativas podem resultar em bloqueios unilaterais que geram o que Wood *et al.* (2022) conceituam como uma "insegurança reputacional", na qual a gestão algorítmica da força de trabalho privilegia a eficiência operacional em detrimento da segurança dos trabalhadores, constituindo aquilo que Larkin (2013) descreve como o aspecto político das infraestruturas⁴: seu modo de invisibilizar as condições que sustentam a circulação urbana.

Essa sensação de abandono institucional força os motoristas a criarem não apenas redes de apoio, mas seus próprios sistemas de informação e vigilância. A necessidade de uma "*equipe*" – em Manaus – foi perceptível desde uma das primeiras corridas da pesquisa, quando um motorista narrou que, diante de ataques a ônibus na cidade e da crise da pandemia, apenas o suporte de sua "*liderança*" garantiu alguma segurança e sustento. Em outra ocasião, a sofisticação desses sistemas paralelos se revelou quando um motorista, ao iniciar a viagem, comunicou via rádio o meu destino e perfil usando um código cifrado – "*uma hora, cinco ponto cinco*" –, explicando depois que "*hora*" designava um passageiro homem e que a nota "*cinco ponto cinco*" sinalizava à sua rede que a corrida era segura, um protocolo de segurança criado inteiramente à margem da plataforma.

Essas práticas – a busca por uma "*equipe*" e a criação de códigos paralelos – não decorrem apenas de uma experiência de trabalho precarizado, mas de uma compreensão situada dos efeitos assimétricos da tecnologia. Como propõe Seaver (2017), os algoritmos são artefatos culturais cujos efeitos resultam de suas inserções em redes sociais desiguais, o que, no campo etnográfico, se manifesta na desconfiança generalizada em relação às plataformas e na mobilização de redes de comunicação como o Zello e o WhatsApp, que assumem um papel central na recomposição pragmática da circulação urbana.

A opacidade⁵ que caracteriza os algoritmos de transporte não apenas dificulta a compreensão dos motoristas sobre os critérios de distribuição de corridas e avaliação de desempenho, mas também intensifica as sensações de injustiça e impotência no trabalho diário. Em um ambiente no qual a lógica de operação permanece ininteligível para aqueles que dela dependem, práticas de exclusão ou premiação tornam-se percepções fragmentadas de sorte, risco ou perseguição, corroendo os vínculos de confiança entre motoristas e as plataformas. Como argumentam Noble (2018), os algoritmos, longe de neutros, carregam e reproduzem desigualdades sociais, operando como dispositivos de reprodução de assimetrias sob a aparência de tecnicidade objetiva, o que se traduz, no campo, em narrativas recorrentes sobre manipulação algorítmica e abandono dos trabalhadores.

⁴ Larkin (2013) define infraestruturas como sistemas técnicos que não apenas sustentam práticas sociais, mas modelam percepções políticas, afetivas e morais da vida cotidiana.

⁵ A opacidade algorítmica refere-se à dificuldade de compreensão, por parte dos usuários, dos critérios e processos que regem as decisões automatizadas dos sistemas digitais.

Essa experiência cotidiana de precariedade e instabilidade se articula diretamente às práticas de circulação e segurança na cidade. Sem informações confiáveis sobre zonas de risco, sem respaldo institucional efetivo das plataformas e diante da necessidade de maximizar ganhos em ambientes urbanos marcados pela violência, motoristas constroem estratégias próprias de proteção e informação. A exposição contínua a contextos inseguros, aliada à incapacidade dos aplicativos de prover suporte prático, catalisa processos de inovação social a partir de baixo, nos quais dispositivos alternativos de comunicação se tornam fundamentais. Knox (2018) sugere que as infraestruturas, ao afetarem diretamente os corpos e os afetos, configuram regimes de percepção e de prática, sendo neste nível que a mediação algorítmica do trabalho impacta a cidade vivida pelos motoristas.

Neste quadro, as mídias digitais paralelas — especialmente o Zello e o WhatsApp — constituem-se como infraestruturas afetivas⁶ e pragmáticas, destinadas a reconstruir formas de proteção coletiva e de circulação segura. Antes mesmo de constituírem redes formalizadas de equipes, a prática de se conectar a canais de rádio digital, compartilhar localizações em tempo real e alertar sobre ocorrências violentas expressa uma resposta etnograficamente situada à precariedade algorítmica. A necessidade de suplementar ou contornar a mediação das plataformas evidencia o caráter político e relacional da infraestrutura digital, não apenas como suporte técnico, mas como campo de produção e disputa de formas de vida urbana.

O cotidiano dos motoristas por aplicativos em Manaus evidencia, assim, a centralidade da mediação algorítmica como fonte de incerteza e de reorganização pragmática do espaço urbano. As decisões tomadas pelos aplicativos — sobre quem receberá uma corrida, quanto tempo permanecerá sem chamadas, em que regiões haverá maior concentração de viagens — impactam diretamente a composição dos trajetos, o tempo de exposição nas ruas e as estratégias de autoproteção desenvolvidas por cada motorista. Nesse processo, o espaço da cidade se torna menos uma superfície homogênea de circulação e mais um mosaico de zonas de risco e de oportunidades desiguais, atravessado pela percepção sensível dos trabalhadores sobre onde, quando e como operar.

A vulnerabilidade algorítmica, longe de ser um dado residual ou um efeito colateral da modernização das plataformas digitais, configura o próprio modo de existência do trabalho por aplicativo em contextos urbanos como Manaus. Não se trata apenas de uma precariedade material, ligada à ausência de direitos ou garantias formais, mas de uma precariedade existencial, na qual o tempo, o espaço e a proteção se tornam instáveis e voláteis. Essa condição produz uma pragmática cotidiana baseada na experimentação, na improvisação e na busca contínua por redes alternativas de segurança e informação. Como sugerem Larkin (2013) e Knox (2018), as infraestruturas digitais não apenas organizam o mundo material, mas moldam modos de sentir, perceber e agir, afetando diretamente a constituição dos coletivos urbanos.

Essa percepção de vulnerabilidade e a conseqüente mobilização de práticas alternativas de comunicação e proteção preparam o terreno para a formação das equipes de motoristas e suas redes digitais de apoio. A experiência compartilhada de abandono pelas plataformas, a desconfiança nas mediações algorítmicas e a necessidade de criar formas autônomas de monitoramento e vigilância estabelecem as bases simbólicas e práticas para a constituição de coletivos que buscam

⁶ Infraestruturas afetivas são redes técnicas e relacionais que, além de suas funções materiais, configuram práticas emocionais, perceptivas e de pertencimento no cotidiano.

recompor, ainda que de maneira instável, espaços de pertencimento, reconhecimento e solidariedade. É neste ponto que a análise etnográfica desloca seu foco: das infraestruturas algorítmicas da vulnerabilidade para as infraestruturas alternativas da proteção e da segmentaridade, que serão exploradas adiante.

Se a precariedade algorítmica marca a experiência cotidiana dos motoristas, é no campo das redes alternativas que se esboçam tentativas de recompor sentidos de agência, proteção e reconhecimento. Essa dinâmica revela que as mídias digitais utilizadas pelos motoristas — como app Zello e WhatsApp — não são apenas uma escolha comunicacional, mas uma necessidade pragmática diante da insuficiência das infraestruturas instituídas pelas plataformas. A constituição dessas redes, como será explorado a seguir, é simultaneamente uma resposta técnica e uma invenção social, em que práticas de escuta, alerta e solidariedade se entrelaçam com tensões, desconfianças e recomposições constantes.

A constituição de canais alternativos de comunicação e vigilância não se dá, entretanto, de maneira linear ou consensual. A própria formação das equipes e dos grupos digitais se inscreve em processos de segmentaridade relacional, nos quais alianças são continuamente testadas e dissolvidas. Como Deleuze e Guattari (1997) sugerem em sua análise da segmentaridade social, o agrupamento humano não se organiza segundo uma lógica de coesão estável, mas segundo arranjos móveis, atravessados por “linhas de fuga”, rupturas e recomposições provisórias. As redes digitais de motoristas por aplicativo, longe de cristalizar coletivos coesos, operam sob essa mesma dinâmica de fluxo e segmentação.

A partir desta perspectiva, o campo das mídias digitais alternativas — formadas inicialmente como resposta à vulnerabilidade algorítmica — se revela como espaço ambíguo, onde proteção e fragmentação coexistem. A comunicação emergencial, a vigilância distribuída e os processos de mobilização são atravessados por disputas morais, exclusões simbólicas e reinvenções pragmáticas do pertencimento. É nesse cenário que a análise etnográfica se volta agora: à constituição das redes digitais de proteção entre motoristas e à segmentaridade que estrutura, e ao mesmo tempo desestabiliza, suas formas de sociabilidade e cooperação.

Redes digitais de proteção e segmentaridade: entre solidariedade e fragmentação

A constituição das redes digitais de comunicação entre motoristas por aplicativos em Manaus se dá como resposta pragmática às vulnerabilidades produzidas pelo funcionamento algorítmico das plataformas de transporte, cujos canais de rádio como o Zello e grupos de WhatsApp organizam circuitos próprios de informação e mobilização. Essas redes, destinadas a recompor sentidos de proteção e pertencimento, não somente complementam as infraestruturas institucionais deficitárias, mas se tornam elementos constitutivos de uma outra cartografia da cidade, feita de zonas de risco e trajetos possíveis, que se delinea como a manifestação de uma "economia moral" (BONINI e TRERÉ, 2024) cooperativa, em oposição direta à lógica individualizante e competitiva imposta pelas plataformas.

No app Zello, canais dedicados à comunicação de urgência entre motoristas operam como rádios móveis, nos quais informações sobre áreas perigosas, movimentações suspeitas e necessidade de apoio circulam em tempo real. Contudo, a dinâmica da escuta coletiva e da resposta rápida não se limita a informações sobre urgências, se estendendo ao fluxo da comunicação ordinária, na qual a cidade é reconstituída em tempo real. A cidade, fragmentada pela violência, é reconstitu-

ída, nestas redes, como um espaço negociado a partir da informação compartilhada e da mobilização solidária, de modo que a comunicação ordinária torna-se, ao mesmo tempo, prática de sobrevivência e gesto de pertencimento.

O relato sobre uma farmácia recém-inaugurada em uma importante via da cidade, que levou a comentários sobre outros empreendimentos, que por sua vez foram atravessados por uma brincadeira sobre o *outdoor* de uma casa de *strip-tease* vizinha; a conversa então se deslocou para um acidente ocorrido dias antes naquele mesmo local, o que serviu de gatilho para outro motorista reportar um segundo acidente, que acontecia naquele exato momento em outro ponto da cidade. Essa sobreposição de relatos, que atualiza as táticas cotidianas descritas por Michel de Certeau (1994), transforma a comunicação trivial em uma sofisticada prática de sobrevivência e em um gesto que produz e reafirma os vínculos do coletivo.

Nos grupos de WhatsApp, a circulação de informações amplia e densifica essa ecologia, incorporando elementos de coordenação cotidiana, aviso de blitz policiais e negociação de trajetos. A comunicação escrita, as mensagens de voz e a partilha de localizações em tempo real operam como extensões da vigilância distribuída, reforçando a construção de coletivos móveis, processo no qual os trabalhadores ativam o que Bonini *et al.* (2024b) denominam “affordances cooperativas” de aplicativos de mensagem para criar funcionalidades de aprendizado e solidariedade que as plataformas de trabalho intencionalmente negam. O uso combinado e estratégico de Zello e WhatsApp, por sua vez, pode ser entendido como uma sofisticada “orquestração midiática” (BONINI e TRERÉ, 2024) da resistência. Contudo, a própria multiplicidade de grupos e subgrupos evidencia a impossibilidade de uma coesão plena, já que as alianças são formadas e desfeitas, e a mobilidade entre redes demonstra a segmentaridade como princípio constitutivo da organização digital dos motoristas.

A escuta distribuída não se limita à recepção passiva de informações: ela configura um regime de vigilância recíproca, em que motoristas não apenas recebem, mas também produzem e modulam informações de acordo com suas experiências situadas. A comunicação, nesse sentido, não é apenas descritiva, mas performativa⁷, moldando percepções de risco, orientando práticas de circulação e redefinindo temporalmente as zonas seguras e perigosas da cidade. Essa produção coletiva de informação tática transforma a mobilidade em um campo de cooperação pragmática e sensível, em que a proteção não é garantida por instituições formais, mas construída a partir da escuta atenta e da resposta improvisada.

Entretanto, a mesma dinâmica que possibilita a organização solidária também carrega, em seu interior, tensões estruturais que desestabilizam. Conflitos sobre a veracidade de informações, disputas por autoridade nos canais de comunicação, divergências sobre estratégias de mobilização e acusações de negligência também são frequentemente manifestadas, demonstrando que a confiança é permanentemente negociada. A formação de novos grupos – os “rachas” –, a saída abrupta de participantes, o ingresso de outros a proliferação de subgrupos expressam, como observam Deleuze e Guattari (1997), a segmentaridade como um princípio constitutivo da vida social: uma composição instável de alianças e cições.

⁷ A escuta performativa refere-se à prática de comunicação em que a recepção de informações transforma a percepção e a ação dos sujeitos em tempo real, moldando práticas cotidianas.

Essa ambivalência da solidariedade se materializa em cenas etnográficas de alta densidade, como em uma QRU⁸ ocorrida em um dia chuvoso no bairro Cidade Nova. Após um chamado de assalto gerar uma comunicação confusa e ansiosa entre as equipes, a captura do suspeito foi celebrada com música, rojões e uma espécie de ritual de agressão coletiva, no qual motoristas se revezavam para desferir tapas e chutes no homem já imobilizado, enquanto gritavam em coro "É vala!". A chegada da polícia não interrompeu a cena, sendo os agentes recebidos com cumprimentos, em uma demonstração de cumplicidade tácita. A vítima do assalto, contudo, tornou-se uma figura secundária na narrativa posterior ao evento, ofuscada pela celebração da força do grupo e pela performance de uma "justiça vigilante" (BUUR e JENSEN, 2004; ROJAS *et al.*, 2022), o que revela como a coesão de um segmento pode se fundar sobre a exclusão violenta e a fragmentação do próprio sentido de proteção.

Essa segmentaridade, longe de ser um fenômeno marginal, estrutura a própria lógica de existência das redes digitais dos motoristas. Em vez de coletivos unificados, o que se observa é a multiplicação de conexões, "rachas" e movimentos de fuga que redesenham o espaço relacional, uma dinâmica que encontra eco na etnografia de Souza (2022) sobre motoristas em Salvador, onde atores em disputa atuavam "jogando uns contra os outros" e minando a coesão de movimentos locais. Strathern (1996), ao refletir sobre redes sociais, aponta que as relações não implicam totalizações, mas multiplicações relacionais, nas quais cada conexão gera novas diferenciações. Nas redes dos motoristas, a segmentaridade não é um sinal de fracasso da solidariedade, mas a forma mesma através da qual solidariedades parciais e situadas se tornam possíveis.

As redes digitais de motoristas, assim compostas, não apenas complementam infraestruturas institucionais falhas, mas reconfiguram práticas urbanas cotidianas a partir de arranjos móveis e provisórios. A escuta atenta no Zello, a troca de mensagens nos grupos de WhatsApp e a mobilização de comboios improvisados (as QRUs) desenham trajetórias e redes de proteção, estabelecendo formas de circulação que, como em Certeau (1994), não subvertem a ordem hegemônica, mas a deslocam, criando brechas e alternativas locais no interior de uma cidade hostil.

Essas práticas, contudo, operam não em exterioridade ao Estado, mas precisamente na sua margem, em uma zona de contaminação e cumplicidade tácita e difusa. Como sugere a análise de Veena Das (2007) sobre a vida nas "margens do Estado", a autoridade estatal não está ausente, mas se manifesta de forma fragmentada, permitindo que coletivos locais produzam suas próprias ordens morais e de justiça. As QRUs, nesse sentido, mais do que simples atos de autodefesa, constituem performances de uma soberania moral que se realiza naquilo que Auyero (2007) descreveria como uma "zona cinzenta", onde as fronteiras entre a ação vigilante e a anuência de agentes estatais se tornam porosas e negociadas.

Contudo, se as redes digitais oferecem instrumentos de proteção e coordenação, elas também funcionam como espaços de vigilância interna e de disputas simbólicas. A comunicação constante, a circulação de relatos de risco e a necessidade de prontidão coletiva produzem expectativas de lealdade, coragem e prontidão entre os participantes. A falha em responder a um chamado de apoio, o atraso em transmitir uma informação ou a suspeita de colaboração com práticas

⁸ QRU é um trígama do chamado "Código Q": um código composto uma série de trigramas onde cada um possui determinado significado. Todos os trigramas são iniciados pela letra "Q". Originalmente, "QRU" significa "eu tenho algo a dizer", mas que entre os motoristas por aplicativos de Manaus ganhou significado de "urgência". Não apenas isso, QRU também designa, entre esses motoristas, eventos críticos nos quais um motorista pede apoio (urgente) e os demais participantes das equipes vão ao seu "socorro".

desleais rapidamente se transformam em acusações explícitas, deterioração de vínculos e, por vezes, exclusões do coletivo. O ambiente digital, ao mesmo tempo que possibilita práticas de solidariedade, expande as possibilidades de fragmentação interna.

Essas dinâmicas de solidariedade provisória e ruptura frequente reatualizam a concepção de segmentaridade proposta por Deleuze e Guattari (1997), em que a composição dos coletivos sociais é sempre móvel, provisória e sujeita a linhas de fuga⁹. Entre as equipes de motoristas em Manaus a segmentaridade não é um acidente, mas a própria lógica de funcionamento das redes. Cada grupo, cada subgrupo, cada nova formação constituída resulta da necessidade contínua de reorganizar relações diante de tensões internas, conflitos de interesse ou alterações nas condições externas de circulação. E a cidade, por isso, não é apenas atravessada pelas redes, mas refeita incessantemente através delas. Como observa Strathern (1996), as redes sociais não totalizam diferenças, mas as multiplicam, de modo que cada conexão gera não apenas alianças, mas também novas possibilidades de cisão.

Assim, compreender as redes digitais de motoristas por aplicativo em Manaus exige reconhecer a segmentaridade não como um efeito colateral a ser superado, mas como a própria gramática que estrutura suas formas de sociabilidade. A comunicação, a circulação de informações e a mobilização solidária coexistem, sem se anular, com processos contínuos de fragmentação, recomposição e redefinição dos vínculos. A cidade, nesse movimento, é menos um espaço dado do que um campo relacional em disputa, no qual coletivos se formam, se desfazem e se refazem incessantemente, guiados pelas práticas cotidianas de escuta, vigilância e reconfiguração moral que atravessam as redes digitais.

Moralidades digitais: julgamentos, reputações e extensões de risco

As redes digitais formadas entre motoristas por aplicativos em Manaus, ainda que estruturadas para a proteção mútua, constituem também arenas densamente moralizadas, nas quais reputações são continuamente avaliadas e renegociadas. A comunicação nos canais do Zello e WhatsApp não apenas veicula alertas, mas institui práticas de julgamento, pois a coragem operacional — manifestada na rapidez em responder a chamados de apoio, na participação em comboios e na circulação de informações relevantes — torna-se critério de legitimação moral. Em contrapartida, a ausência, o silêncio ou uma participação vista como hesitante são interpretados como sinais de deslealdade, reforçando mecanismos de controle simbólico que tensionam a permanência de cada motorista nas redes.

Essa cobrança moral se materializa em cenas de interpelação pública, como em uma conversa que acompanhei em um canal de uma equipe operacional, na qual um motorista repreendeu um colega por não estar conectado ao "*canal de alta*", o canal protocolar de segurança. A falha foi enquadrada não como um esquecimento, mas como uma quebra do pacto coletivo: "*Pra quê essa merda de equipe se ninguém segue o protocolo?*", questionou, argumentando que a ausência do colega na escuta o deixava vulnerável na pista. A tensão foi tamanha que, na manhã seguinte, o líder da equipe ("*zero-um*") interveio no mesmo canal para

⁹ Nas formulações de Deleuze e Guattari (1997), "linhas de fuga" designam movimentos de ruptura, escape ou reconfiguração que atravessam e desestabilizam formações sociais estabelecidas.

reforçar a importância das regras, concluindo que a permanência no grupo dependia desse compromisso, pois os protocolos eram “*a segurança que a gente tem... é a segurança que o outro tem também*”.

As práticas de julgamento e reconfiguração moral, atualizadas cotidianamente, moldam a composição dos coletivos e redefinem as fronteiras do pertencimento. A comunicação de risco, que deveria consolidar solidariedades, converte-se em um terreno de vigilância moralizada, no qual cada ação ou omissão é interpretada como um índice do caráter do motorista. Nesse processo, a formação de novos grupos, a exclusão de integrantes e a constituição de lideranças situadas resultam menos de conflitos ideológicos do que de interpretações divergentes sobre os sentidos de proteção e eficácia nas práticas coletivas.

Esses episódios de acusação não apenas fragmentam os coletivos, mas produzem narrativas sobre quem merece ou não confiança, operando como expressões da moralidade em ação. Como observa Das (2007), a moralidade em contextos de precariedade não se constitui como um conjunto fixo de valores, mas desponta nas microdinâmicas das relações, sendo reformulada a partir de experiências de ajuda e abandono. É o que se manifesta na maneira como os motoristas reinterpretem acontecimentos de risco para reconstruir as biografias morais de seus colegas, reiterando que as redes digitais operam segundo uma lógica relacional, baseada na avaliação contínua das práticas do dia a dia.

A transformação do risco em capital moral materializa-se em rituais de pertencimento, como no caso de uma motorista recém-chegada a uma equipe que, após ter seu carro roubado, acionou uma QRU e teve o veículo recuperado graças à mobilização dos colegas. Dias depois, ela publicou uma foto da confraternização que se seguiu ao evento com a legenda: “*Hoje foi o meu batizado. Primeira QRU*”.

O uso do termo “*batizado*” para nomear um evento traumático demonstra uma sofisticada operação simbólica, na qual a experiência da violência é ressignificada como um rito de passagem que a inscreve, de forma definitiva, na comunidade moral do grupo, pois, como ela mesma explicou, foi naquele momento que se sentiu “*parte, de verdade, da equipe*”. A QRU, nesse contexto, transcende sua função prática para operar como uma cerimônia de consagração, onde o pertencimento é outorgado àqueles que atravessam e sobrevivem à provação do risco.

Esse processo de validação moral, contudo, não se restringe às situações de perigo nas ruas, pois ele se estende para outras esferas da vida precária em que a confiança e a reputação são postas à prova, notadamente o universo econômico. Neste outro domínio, a circulação de apostas esportivas — as chamadas “*bets*” — e de plataformas de investimento de alto risco introduz novas dinâmicas de avaliação, nas quais os valores em disputa se deslocam da coragem para atributos como a esperteza, a credulidade e a manipulação, que se tornam critérios adicionais para se medir a confiabilidade dos colegas.

A circulação de apostas esportivas e de oportunidades de investimento duvidoso nos grupos digitais não ocorre de maneira neutra, sendo acompanhada por intensas avaliações morais sobre os participantes que promovem ou rejeitam essas práticas. Motoristas que divulgam supostas oportunidades de lucro são ora vistos como benfeitores solidários, ora como oportunistas que exploram a confiança coletiva, de modo que a esperteza é valorizada quando percebida como benefício mútuo, mas se torna motivo de suspeita quando associada à manipulação individual. Como sugere Guyer (2004), economias emergentes não operam apenas com circulações materiais de valor, mas também com redes de confiança e moralidade pragmática.

Essas práticas de circulação de risco — apostas, investimentos, promessas de ganhos rápidos — introduzem um novo tipo de vulnerabilidade nos coletivos, diferente da vulnerabilidade física enfrentada nas ruas. Trata-se de uma vulnerabilidade moral e financeira, em que a perda de recursos materiais se associa à perda de status e de reconhecimento dentro das redes. Motoristas que caem em esquemas mal-sucedidos, ou que são vistos como excessivamente crédulos, tendem a ser moralizados negativamente, reforçando dinâmicas internas de distinção simbólica entre os "espertos" e os "enganados". Como analisa Zaloom (2006) em etnografia sobre *traders* financeiros, mercados de risco são também arenas de julgamento moral, nas quais a habilidade de navegar incertezas define posições de prestígio ou de marginalidade.

No universo dos motoristas manauaras, essas moralidades financeiras ampliam e tensionam ainda mais as segmentações internas, gerando novos agrupamentos e afastamentos conforme afinidades práticas e interpretações morais de conduta. A aposta em uma oportunidade duvidosa, a recusa em participar de uma promoção financeira ou a denúncia de práticas consideradas enganosas tornam-se atos carregados de valor moral, capazes de redefinir posições e alianças. O risco não é apenas uma condição externa ao trabalho, mas é incorporado às práticas relacionais, funcionando como critério tácito de julgamento e reorganização das redes.

As redes digitais de motoristas, ao integrarem práticas de comunicação de risco, julgamentos morais e circulação de apostas financeiras, configuram, portanto, aquilo que pode ser descrito como uma espécie de ecologia moral móvel e tensionada. Diferentemente de sistemas normativos estáveis, essa ecologia é feita de avaliações situadas, ajustes pragmáticos e negociações constantes sobre valores como coragem, lealdade, esperteza e confiabilidade. As moralidades que as atravessam não se estabilizam em códigos fixos, mas se reconfiguram a cada nova experiência de risco e a cada realinhamento nas redes, moduladas pela circulação de informações, pelos desafios da mobilidade e pelas incertezas da vida econômica.

Essa ecologia moral é inseparável das infraestruturas digitais que a sustentam: o Zello, o WhatsApp, os aplicativos de transporte e as plataformas de apostas constituem os dispositivos a partir dos quais valores são performados, julgados e renegociados. Como propõe Das (2007), a vida moral se manifesta no interior de práticas ordinárias, atravessadas por precariedades e disputas. No cotidiano dos motoristas, a comunicação digital não apenas organiza a mobilidade e a segurança, mas também cria e desestabiliza laços, distribui reputações e impõe julgamentos, de modo que cada mensagem enviada, cada resposta dada — ou omitida — é, ao mesmo tempo, um gesto pragmático de sobrevivência e um ato moral performativo.

Compreender essas redes, por fim, exige reconhecer que suas dinâmicas de solidariedade, fragmentação e julgamento não são fenômenos separados, mas aspectos complementares de uma mesma ecologia social e moral. A segmentaridade que caracteriza a organização dos motoristas não é apenas uma reação à precariedade algorítmica ou aos riscos da cidade, mas também uma resposta moral situada às incertezas da circulação, da comunicação e do risco econômico. As redes digitais, longe de estabilizar coletivos coesos, operam como infraestruturas vivas de negociação moral contínua, nas quais a proteção e a exclusão, a confiança e a suspeição, a coragem e a esperteza coexistem como possibilidades sempre em disputa.

Considerações finais: mídias digitais e ecologias de segmentaridade moral

As mídias digitais, ao estruturarem as práticas cotidianas dos motoristas por aplicativo em Manaus, revelam-se operadores ambíguos de pertencimento e fragmentação, proteção e risco. Longe de constituírem espaços neutros, as plataformas de transporte como Uber, e as mídias apropriadas como Zello e WhatsApp, configuram infraestruturas móveis em que as vulnerabilidades da circulação urbana se rearticulam com práticas de comunicação, vigilância e julgamento moral. As redes formadas a partir desses dispositivos não somente possibilitam a mobilidade segura dos motoristas, mas também instituem ecologias de segmentaridade, nas quais a continuidade dos vínculos é provisória e a confiança é incessantemente negociada.

O cotidiano das equipes digitais é, portanto, atravessado pela tensão entre a necessidade de proteção coletiva e a impossibilidade de uma coesão estável. Cada chamada de apoio, cada alerta transmitido, cada silêncio percebido inscreve-se em uma economia moral prática, na qual valores como coragem, lealdade e esportes são continuamente avaliados e reconfigurados. Nas redes de motoristas, essa moralidade situada não apenas orienta ações, mas reorganiza as próprias infraestruturas de comunicação, redefinindo quem pertence, quem é confiável e quem deve ser excluído.

A segmentaridade observada nas redes digitais de motoristas não é um desvio da solidariedade pretendida, mas o próprio modo de existência desses coletivos em contextos marcados pela incerteza, pelo risco e pela precariedade algorítmica, sendo as próprias redes uma forma de resistência que, contudo, reproduz em seu interior a fragmentação que busca combater. Como propõem Deleuze e Guattari (1997), os coletivos não se organizam segundo lógicas de unificação, mas segundo composições móveis de alianças e recomposições contínuas. A vida urbana medida por plataformas de transporte e mídias digitais refaz incessantemente a cidade como um campo de práticas morais provisórias, em que a proteção e a fragmentação coexistem.

As mídias digitais, ao operarem como infraestruturas sensíveis do cotidiano dos motoristas, não somente sustentam práticas de circulação e proteção, mas constituem dispositivos de afetação moral, nos quais valores, expectativas e reputações são incessantemente modulados. Como discutem Larkin (2013) e Knox (2018), as infraestruturas, mais do que meros suportes técnicos, são meios através dos quais relações sociais e regimes de percepção são modelados. No campo dos motoristas, o Zello, o WhatsApp e as plataformas de transporte funcionam simultaneamente como instrumentos de mobilidade e como arenas de construção e dissolução de pertencimentos, em um processo no qual a cidade é refeita pelas práticas relacionais que sustentam — e desestabilizam — a circulação urbana.

A mobilidade, nesse contexto, não se limita ao deslocamento físico entre pontos da cidade: ela é atravessada pela mobilidade das relações, dos vínculos e dos julgamentos. Cada experiência de risco, cada aposta em um coletivo, cada exclusão ou nova aliança reinscreve a segmentaridade como gramática relacional e moral do trabalho urbano mediado por plataformas digitais. A circulação de valores econômicos incertos, como as apostas esportivas, amplia ainda mais essa ecologia de tensões, fazendo com que a mobilidade seja, também, uma prática de navegação em ecologias morais instáveis, permeadas por julgamentos sobre confiança, esportes e lealdade.

Compreender essas dinâmicas permite avançar uma reflexão sobre a natureza das mídias digitais nas cidades contemporâneas, pois, mais do que vetores de conexão, as plataformas e as redes digitais se mostram como infraestruturas de reconfiguração social e moral. O estudo das redes de motoristas oferece, nesse sentido, uma janela etnográfica para pensar como a resistência algorítmica se manifesta não como um projeto unificado, mas como uma prática fragmentada e moralmente ambígua, na qual a luta contra a “economia moral” das plataformas (BONINI e TRERÉ, 2024) convive com a produção de hierarquias e exclusões internas. A vida urbana precarizada é, assim, organizada a partir de dispositivos técnicos que operam, simultaneamente, como suportes materiais e como arenas simbólicas de produção moral.

A partir dessa perspectiva, torna-se possível compreender que a segmentaridade e a moralidade prática não são anomalias a serem corrigidas, mas expressões constitutivas da vida urbana mediada por tecnologias digitais em contextos de precariedade. As mídias, longe de consolidarem coletivos estáveis, operam como dispositivos de composição instável, nos quais a proteção e a fragmentação, a confiança e a suspeita, a solidariedade e a exclusão se articulam em um movimento contínuo. As ecologias relacionais formadas pelos motoristas não produzem apenas redes técnicas de comunicação: produzem formas de vida urbana em que as alianças são sempre parciais, provisórias e situadas, exigindo negociação incessante e vigilância mútua.

Esses movimentos sugerem caminhos promissores para pesquisas futuras, tanto no campo da antropologia das mídias quanto no estudo das mobilidades urbanas precárias. Investigar como trabalhadores de outros setores — como entregadores, freelancers ou autônomos — constroem, tensionam e reconfiguram suas próprias infraestruturas digitais de proteção e pertencimento pode aprofundar a compreensão sobre as novas formas de sociabilidade urbana em tempos de plataformas, algoritmos e riscos amplificadas. As redes de motoristas por aplicativos, analisadas aqui, apontam para uma cidade feita não apenas de trajetos e deslocamentos, mas de ecologias morais móveis, nas quais viver, circular e sobreviver são práticas inseparáveis da construção cotidiana de valores, pertencimentos e segmentaridades.

*Recebido em 28 de abril de 2025.
Aprovado em 25 de agosto de 2025.*

Referências

- AUYERO, Javier. *La zona gris: violencia colectiva y política partidaria en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2007.
- BONINI, Tiziano; TRERÉ, Emiliano. *Algorithms of resistance: the everyday fight against platform power*. Cambridge: The MIT Press, 2024.
- BONINI, Tiziano *et al.*. Cooperative affordances: how instant messaging apps afford learning, resistance and solidarity among food delivery workers. *New Media & Society*, 30 (1): 554-571, 2024b.
- BUUR, Lars; JENSEN, Steffen. Vigilantism and the policing of everyday life in South Africa. *African Studies*, 63 (2): 139-152, 2004.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.
- DAS, Veena. *Life and words: violence and the descent into the ordinary*. California: University of California Press, 2007.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 1997.
- FASSIN, Didier. *A razão humanitária: uma história moral do tempo presente*. São Carlos: EdUFSCar, 2016.
- GUYER, Jane I. *Marginal Gains: Monetary Transactions in Atlantic Africa*. Chicago: University of Chicago Press, 2004.
- KNOX, Hannah. "Affective infrastructures: Sensors, algorithms, and the future of urban life". In: PINK, Sarah *et al.* (orgs.). *Anthropologies and Futures: researching emerging and uncertain worlds*. London: Bloomsbury, 2018. pp. 209-26.
- LARKIN, Brian. The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42 (1): 327-343, 2013.
- NOBLE, Safiya Umoja. *Algorithms of Oppression: How Search Engines Reinforce Racism*. New York: NYU Press, 2018
- ROJAS, Loreto Quiroz; GAMALLO, Leandro; DÍAZ, Antonio Fuentes (orgs.). *Vigilantismo en América Latina: violencias colectivas, apropiaciones de la justicia y desafíos a la seguridad pública*. 1. ed. Buenos Aires: CLACSO, 2022.
- SEAVER, Nick. Algorithms as culture: Some tactics for the ethnography of algorithmic systems. *Big Data & Society*, 4 (2): 1-12, 2017.
- SOUZA, Ilan Fonseca de. Na pista com a Uber: uma etnografia. *Revista de Direito e Práxis*, 13 (2): 1269-1303, 2022.
- STRATHERN, Marilyn. Cutting the network. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, v. 2 (3): 517-35, 1996.
- WOOD, Alex J.; GRAHAM, Mark; LEHDONVIRTA, Vili. Platforms disrupting reputation: precarity and recognition struggles in the remote gig economy. *Sociology*, 56 (4): 738-55, 2022.
- ZALOOM, Caitlin. *Out of the Pits: traders and technology from Chicago to London*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.