

Jogar o jogo sem vestir a camisa: Solidariedade de classe e empresariamento de si no discurso de trabalhadores por aplicativos em comentários do YouTube

Miguel Said Vieira Jamille

Cristina da Silva Souza

RESUMO

Investigamos²⁶ se plataformas como YouTube oferecem potencial para desenvolvimento de solidariedade de classe e mobilização dos trabalhadores da gig economy. A fundamentação teórica incluiu autores da sociologia do trabalho, e teóricos que discutem a subjetividade neoliberal. A pesquisa analisou amostra de 425 comentários postados entre 2016 e 2020 em um conjunto de 60 vídeos de canais voltados a entregadores e motoristas de aplicativos: os comentários foram codificados em relação à manifestação de ideias relacionadas a solidariedade de classe ou empresariamento de si, e quanto a tentativas de organização coletiva; além disso, uma análise qualitativa dos comentários contextualizou os resultados da codificação e identificou os principais temas discutidos. Os resultados indicaram presença muito baixa de ambas as principais categorias buscadas (solidariedade de classe e empresariamento de si); como hipótese explicativa, sugerimos uma reavaliação do papel da noção de empresariamento de si.

Palavras-chave: plataformas digitais, Youtube, solidariedade de classe, gig economy

²⁶ O presente artigo baseia-se em uma iniciação científica realizada pela segunda autora (custeada por bolsa da UFABC, edital PIC 1/2020), sob orientação do primeiro autor, entre 2020 e 2021. O primeiro autor contribuiu com a concepção inicial da pesquisa, orientação, edição do texto final e reflexões conceituais da conclusão (acrescidas especialmente para este artigo); a segunda autora contribuiu com a coleta de dados, análise e redação; e ambos os autores contribuíram no levantamento bibliográfico e no desenho metodológico da pesquisa.

Introdução

A partir da metade do século XX, iniciou-se uma transformação cultural através de um novo paradigma que se organizou em torno das tecnologias da informação e comunicação. Essa revolução tecnológica apresentou uma capacidade de transportar e adentrar as atividades humanas como nunca visto antes. A ascensão não apenas do informacionalismo, conforme abordado por Manuel Castells, mas também do neoliberalismo remodelaram a organização da sociedade, desde as relações, interesses e passatempos, até os modos e locais de trabalho.

O novo contexto digital em relação ao trabalho, marcado pela chamada Indústria 4.0 e pelo modelo econômico denominado gig economy, expandiu as formas de produzir riqueza e distribuir serviços. As empresas-aplicativos²⁷ surgem e passam a atuar diretamente no mercado como intermediadoras entre oferta e demanda de diferentes serviços, como transporte de passageiros e entregas. O grande debate que este cenário incita decorre da lógica de atuação destas corporações, que promovem o discurso de que é possível ser “empreendedor de si”, trabalhando com autonomia e sem grandes burocracias. No entanto, o que passa a ocorrer é uma intensificação do trabalho, e possivelmente um novo modo de subordinação; o constante aumento da concorrência entre trabalhadores e a ameaça de desemprego faz com que essa categoria se submeta, cada vez mais, a condições precárias e jornadas de trabalho desgastantes, enquanto as companhias findam com a responsabilização e o vínculo trabalhista.

A consciência de classe e as possibilidades de mobilização ganham novos contornos com essa intensa flexibilização do trabalho, particularmente quando comparamos ao contexto das fábricas nas revoluções industriais. O pensamento marxista sugere

²⁷ Expressão proposta por Ludmila Costhek Abílio para denominar organizações que agenciam trabalho sob demanda por meio de aplicativos.

que o trabalho fabril — em parte justamente pela aproximação física dos trabalhadores que ele promoveu — foi um dos elementos que possibilitaria o desenvolvimento de relações de solidariedade de classe na sociedade capitalista. A precarização e flexibilização do trabalho, no entanto, tendem a eliminar essa proximidade física, e o trabalho por plataformas aprofunda essa tendência. Autonomizado, e enfrentando modos de gerenciamento algorítmico que tornam opaca e incerta a sua remuneração, o trabalhador é instado a, por conta própria, descobrir informações e desenvolver habilidades que lhe permitam um ganho suficiente para a reprodução de sua vida; novos meios de comunicação, como canais de YouTube, passam assim a ser utilizados entre os trabalhadores: seja para descobrir e trocar essas informações, seja para socializar, seja para sonhar com outro caminho profissional, espelhado nos influenciadores. Com efeito, surge uma grande quantidade de vídeos e canais produzidos de forma independente sobre o trabalho para empresas-aplicativos, suas diretrizes cambiantes e pouco transparentes, a rotina de trabalho nesse setor, e estratégias para tentar obter mais ganho.

O YouTube permite que os usuários postem comentários na maioria dos vídeos e, ainda que muitos desses comentários tenham caráter trivial ou banal, é possível descobrir neles práticas interativas construtivas. Será que plataformas como essa, onde os trabalhadores buscam tais informações e estratégias (ou mesmo a mera socialização com pares), são espaços onde hoje há potencial para formação de solidariedade de classe, bem como para a prática direta da organização coletiva? Ou, por outro lado, até que ponto as noções ligadas ao empresariamento de si são introjetadas por esses trabalhadores e manifestam-se no uso que fazem de tais plataformas? Visando responder a essas perguntas, realizamos uma pesquisa de caráter principalmente exploratório, em que selecionamos uma amostra de comentários em vídeos de canais relacionados a trabalho por aplicativo,

identificamos os principais temas discutidos, e codificamos os comentários com relação à presença de três características: manifestação de consciência ou solidariedade de classe, ideias ligadas ao empresariamento de si, e tentativa de organização coletiva.

Fundamentação teórica

Para apresentar os principais conceitos — consciência ou solidariedade de classe e empresariamento de si — enfocados pela pesquisa, é necessário fazer um pequeno resumo conceitual, naturalmente esquemático em função da brevidade.

Karl Marx sustenta que uma das características centrais do capitalismo é sua estrutura social composta por duas classes: a dos donos dos meios de produção (burguesia), e a dos que vendem sua força de trabalho por não deterem esses meios (proletariado). Neste cenário de relações de produção hierarquizadas e conflitivas, que requer a subordinação de grandes grupos de trabalhadores — deslocados, no processo de industrialização, de comunidades agrárias para áreas urbanas de alta densidade populacional, e trabalhando conjuntamente em grandes fábricas e empresas —, e em que os meios de comunicação passaram a ser aperfeiçoados devido às exigências do próprio capitalismo industrial, criam-se dialeticamente as bases para o surgimento, no proletariado, da consciência de classe: a percepção do trabalhador de que possui interesses comuns com seus pares de classe, e que pode vir a embasar solidariedade intragrupo, resistência à exploração, ou formas de reivindicação e luta política organizadas.

No pensamento marxista, porém, esse não é um processo simples, e envolve a existência de conflitos de interesses dentro da classe dos trabalhadores, visto que “a diferenciação entre a estrutura assalariada e as tentações da afluência crescente

provocaram, em geral, um enfraquecimento da solidariedade de classe e, portanto, o enfraquecimento da consciência de classe nas sociedades altamente industrializadas” (BOTTOMORE, 2013, p. 128). O conceito de solidariedade de classe, assim, era (e segue sendo) relevante para considerar o grau de coesão desse grupo social.

No início do século XX, uma série de acontecimentos decorrentes da aplicação de políticas liberais culminaram na histórica grande crise econômica de 1929. Com o intuito de socorrer o mercado, em diversos países o Estado interveio na economia, dando início a execução de políticas keynesianas, que sustentavam essa atuação estatal era necessária para garantir consumo, emprego e conter crises. Em paralelo, porém, começava o desenvolvimento do pensamento neoliberal, que teve na Sociedade de Mont Pelerin um de seus expoentes, no final da década de 1940; propondo uma releitura conceitual do liberalismo clássico, mas enfatizando seu foco em individualismo e Estado mínimo, essa abordagem de pensamento econômico permaneceria relativamente marginal até ganhar enorme espaço no cenário político entre as décadas de 1970 e 1980. Desde então o modelo neoliberal está na base do capitalismo atual, financeiro e globalizado; mas o Estado, apesar das concepções iniciais do grupo de Mont Pelerin, na prática ainda desempenha um papel fundamental como agente regulador e assegurador das práticas neoliberais (HARVEY, 2005).

O modelo neoliberal tem implicações econômicas, renovando as formas de acumulação do capital, mas vai além — sua lógica passa a penetrar diversos campos da vida, conforme assinalam Dardot & Laval (2016, p. 7):

O neoliberalismo transformou profundamente o capitalismo, transformando profundamente as sociedades. Nesse sentido, o neoliberalismo não é apenas uma ideologia, um tipo de política econômica. É um sistema normativo que ampliou

sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida.

Em sentido análogo, Michel Foucault assinala que o neoliberalismo provocou o retorno do *homo economicus* com novas roupagens:

O homo economicus é o homem da troca, é o parceiro, é um dos dois parceiros no processo de troca. E esse *homo economicus* parceiro da troca implica, evidentemente, uma análise do que ele é, uma decomposição dos seus comportamentos e maneiras de fazer em termos de utilidade, que se referem, é claro, a uma problemática das necessidades, já que é a partir dessas necessidades que poderá ser caracterizada ou definida, ou em todo caso poderá ser fundada, uma utilidade que trará o processo de troca.

[...] O neoliberalismo também vai-se encontrar uma teoria do *homo economicus*, mas o *homo economicus* aqui, não é em absoluto um parceiro da troca. O *homo economicus* é um empresário, é um empresário de si mesmo. Essa coisa é tão verdadeira que, praticamente, o objeto de todas as análises que fazem os neoliberais será substituir, a cada instante, o *homo economicus* parceiro da troca por um *homo economicus* empresário de si mesmo, sendo ele próprio seu capital, sendo para si mesmo seu produtor, sendo para si mesmo a fonte de [sua] renda. (FOUCAULT, 2008, p. 310–1)

Esta nova orientação da organização social reconfigura a posição dos trabalhadores, que se tornam-se empresários de si: auto gerenciam-se, mas arcam com riscos e custos, desprovidos de direitos, garantias, proteções; e, ao mesmo tempo precisam criar estratégias de sobrevivência em atividades cada vez mais competitivas.²⁸

²⁸ A esse respeito, ver a fala de Ludmila Costhek Abílio durante o evento “Uberização - A Era do Trabalhador Just-in-time”, promovido pelo Grupo de Estudos Impactos das Novas Morfologias do

As transformações que o capitalismo neoliberal produziu nas relações sociais e de produção tem relações íntimas com o trabalho flexível, os altos índices de desemprego, e, em especial, com as novas tecnologias de informação e comunicação que emergiram no final do século XX. A lógica de produção e acumulação antes baseada no material passou a se concentrar em ativos “imateriais”, em que dados e conhecimento ganham protagonismo, tornando-se os novos fios condutores da economia. É cada vez maior a parcela do capital detida por empresas que não necessariamente produzem coisas físicas, mas fundamentam seus negócios em design, publicidade, coleta e análise de dados etc. A centralidade das ferramentas e ativos digitais levou, por sua vez, à ascensão de grandes plataformas: espaços que permitem socialização entre pessoas, ou reúnem e possibilitam trocas entre uma multiplicidade de consumidores e fornecedores de serviços e produtos; embora relativamente abertos (para angariar grande quantidade de usuários), tais espaços são controlados de forma centralizada por empresas de tecnologia, que ditam as “regras do jogo” (por meio de governança ou arquitetura técnica) e coletam dados referentes a esses usuários e suas transações. Essa situação levou Nick Srnicek (2017) a argumentar que hoje viveríamos em um “capitalismo de plataforma”.

Uma das empresas paradigmáticas desse modelo é a Uber, plataforma de transporte de passageiros por aplicativo que dominou o setor em quase todo o globo. Sua operação funciona da seguinte forma: trabalhadores, com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com todas as despesas da atividade fim, enquanto o “aplicativo” – na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado – realiza a intermediação com consumidores mas, crucialmente,

Trabalho sobre a Vida dos Trabalhadores, do Instituto de Estudos Avançados (IEA/USP).
Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_SMUJb8Mtr8.

apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora. Em seu sistema não é recomendada a recusa de solicitações por parte do motorista, algo que pode ocasionar no “desligamento” do mesmo (ANTUNES, 2020, p. 37). O discurso é de que

os motoristas da Uber são “parceiros”, empresários autoempregados que escolhem trabalhar na plataforma. O modelo de “microempreendedores” que escolhem quando trabalhar, de maneira independente, é o que faz da Uber parte da efervescente Economia do Compartilhamento. O que parece à primeira vista ser um modelo leve e flexível de trabalho transforma-se, nas mãos da Uber, em mais uma maneira de a companhia se dar bem. (SLEE, 2018, p. 141-2)

Não só Uber, mas outras empresas-aplicativos, como os aplicativos de entrega Uber e iFood se vendem da mesma maneira: os trabalhadores são empresários de si e as plataformas “apenas” possibilitam o contato destes com a demanda.

Alguns autores mais otimistas quanto a essas transformações adotaram a expressão “economia do compartilhamento” para descrever o novo cenário; como exemplo, Arun Sundararajan enxerga nele um “potencial de maior empoderamento, o distanciamento da relação de emprego e a aproximação do empreendedorismo” (2019, p. 186). Essa realidade, porém, parece-nos melhor resumida por Ricardo Antunes (2020, pp. 40-1) no seguinte excerto:

essa lógica que estamos descrevendo é fortemente destrutiva em relação ao mundo do trabalho, a contrapartida esparramada pelo ideário empresarial tem de ser amenizada e humanizada. É por isso que o novo dicionário “corporativo” ressignifica o autêntico conteúdo das palavras, adulterando-as e tornando-as corriqueiras no dialeto empresarial: “colaboradores”, “parceiros”, “sinergia”,

“resiliência”, “responsabilidade social”, “sustentabilidade”, “metas”. Quando entram em cena os enxugamentos, as reestruturações, as “inovações tecnológicas da indústria 4.0”, enfim, as reorganizações comandadas pelos que fazem a “gestão de pessoas” e pelos que formulam as tecnologias do capital, o que temos é mais precarização, mais informalidade, mais subemprego, mais desemprego, mais trabalhadores intermitentes, mais eliminação de postos de trabalho, menos pessoas trabalhando com os direitos preservados. Para tentar “amenizar” esse flagelo, propaga-se em todo canto um novo subterfúgio: o “empreendedorismo”, no qual todas as esperanças são apostadas e cujo desfecho nunca se sabe qual será.

Termos como “zerados”, “pejotizados”, “intermitentes”, “flexíveis” e até “uberizados” descritas por Ricardo Antunes, tornaram-se recorrentes nessa nova conjuntura das modalidades do trabalho. Ainda que Antunes faça uso do conceito de uberização, uma das definições de Ludmila Costhek Abílio (2020, p. 112) se mostra muito precisa:

o termo uberização se refere a processos que não se restringem a essa empresa nem se iniciam com ela, e que culminam em uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho. É possível também conceituá-la como um amplo processo de informalização do trabalho, processo que traz mudanças qualitativas para a própria definição de trabalho informal. Mostra-se complexa e poderosa na redefinição das relações de trabalho, podendo ser compreendida como mais um passo no processo de flexibilização do trabalho, ao mesmo tempo que concorre com as terceirizações na forma como as conhecemos nas últimas décadas.

O fenômeno que se observa é a substituição de empregos fixos por contratos de prestação de serviços que não oferecem nenhuma garantia aos trabalhadores, ao

mesmo tempo em que exigem uma flexibilização que, na maioria das vezes, eleva o nível de carga horária, acentua a exploração do trabalho e acaba gerando uma dependência econômica por parte do trabalhador, mesmo com as incertezas. Em contrapartida, as empresas, provedoras dos meios tecnológicos, passam a se apresentar como meras intermediadoras entre oferta e demanda, esquivando de responsabilidades trabalhistas — reduzindo seus custos — enquanto garantem seus lucros.

Nesse contexto, é relevante compreender as mudanças introduzidas no padrão de sociabilidade e na configuração do trabalho em razão das transformações tecnológicas e econômicas. Existe consciência de classe entre os trabalhadores precarizados? O incremento da exploração é acompanhado por aumento da mobilização coletiva? O discurso do empresariamento de si foi absorvido pela classe trabalhadora como vantajoso? As plataformas online podem também ser novos espaços de convivência da classe trabalhadora? Entender as novas dinâmicas e analisar como se dão nelas a percepção, atuação e interação dos trabalhadores é um passo necessário para desvelar de maneira mais precisa a ideologia neoliberal e buscar as maneiras de superá-la.

Metodologia

A pesquisa que embasa esse artigo examinou comentários em vídeos de canais de YouTube voltados a trabalhadores por aplicativos (entregadores e motoristas), mesclando abordagem quantitativa e qualitativa. De início, adotou-se uma abordagem mais quantitativa para identificar nos comentários a manifestação das categorias de solidariedade de classe,²⁹ de empresariamento de si, e de tentativas

²⁹ Por brevidade, nomeamos a categoria como “solidariedade de classe”, mas ao analisar os comentários para codificação consideramos também a noção mais básica de consciência de classe.

de organização coletiva. Posteriormente a essa codificação, os comentários foram analisados também por um viés mais qualitativo e panorâmico, visando, além de identificar os principais assuntos discutidos, compreender a forma como tais categorias surgem e se relacionam nos discursos dos trabalhadores: se são contrapostos, justapostos etc.

O referencial teórico central para as análises é composto por autores da sociologia do trabalho marxista (como Antunes), e por teóricos que discutem a subjetividade neoliberal (como Laval & Dardot), já brevemente apresentados em seção anterior. A literatura foi utilizada como apoio para caracterizar as categorias codificadas no discurso dos trabalhadores (solidariedade de classe, empresariamento de si), e para dialogar com os achados da análise qualitativa. Optou-se por fazer uso de definições operacionais para essas duas categorias codificadas (expostas no início da seção anterior deste trabalho), mas reconhecendo que podem haver limitações teóricas para ambos conceitos.

Cabe salientar que este foi um estudo de caráter exploratório, que não buscou representar a realidade de maneira estatisticamente precisa: o intuito foi fazer uma busca inicial da presença de discursos e fenômenos sociais que possam estar emergindo a partir do uso de tecnologias digitais, em especial, nas comunidades de entregadores e motoristas de aplicativos presentes na plataforma YouTube; mas assumindo o pressuposto de que a realidade social é multicausal, e de que é inviável constatar todas as possíveis causas de um fenômeno (RAMOS, 2013).

Materiais e métodos

De maneira resumida, a amostra de comentários analisados foi composta a partir de uma seleção de canais de YouTube, seguida por uma seleção de vídeos específicos dentro desses canais, e por uma seleção dos comentários desses vídeos; os critérios adotados para cada etapa de seleção são descritos a seguir.

Embora tenha havido uma etapa de seleção dos comentários em si, ela não se baseou em uma classificação temática prévia,³⁰ que visasse excluir os que não fossem pertinentes ao assunto da pesquisa (como spam, manifestações fáticas etc.). Essa opção visou identificar a frequência relativa da manifestação das categorias pesquisadas, bem como auxiliar a compreensão dos contextos em que ela ocorreu.

Seleção de canais e definição inicial da amostra

Para propiciar a comparação entre dois contextos relativamente distintos, optou-se por selecionar canais em dois grupos: os voltados a motoristas de aplicativos, e os voltados a entregadores de aplicativos.

A seleção de canais de motoristas ocorreu através da busca pela expressão “motorista Uber”. Ainda que existam outras empresas de aplicativos de transporte de passageiros, levou-se em consideração a Uber porque é a empresa que mais se destaca em tal mercado. Realizada a busca, aplicou-se os filtros do próprio YouTube para eleger apenas “canais” e considerar a “contagem de visualizações”. Dos dez canais mais visualizados, foram selecionados aqueles que abordavam, em grande parte dos vídeos, conteúdos atrelados ao cotidiano e dicas de um trabalhador da classe de motoristas por aplicativos; os quatro canais selecionados³¹ por esse critério apareceram entre os seis primeiros resultados, e foram: “Fernando Uber

³⁰ Sobre esse assunto, ver: MADDEN, A., RUTHVEN, I., MCMENEMY, D. "A classification scheme for content analyses of YouTube video comments". *Journal of Documentation*, v. 69, n. 5, pp. 693-714. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/JD-06-2012-0078>.

³¹ Nas notas a seguir, indicamos estatísticas, textos descritivos (a seção “Sobre”) — conforme coletadas em 21 de setembro de 2021 — e o link atual de cada canal. Em função do período de realização da pesquisa, alguns dos canais tiveram mudança de título, e vídeos tornados privados (incluindo alguns do que compuseram a amostra desta pesquisa), o que influencia as estatísticas atuais dos canais.

Floripa”,³² “O Motorista Oficial”,³³ “Uber do Marcelo, o Uber Fora da curva”³⁴ e “Uber do Marlon”.³⁵

Com relação à escolha de canais de entregadores, após buscas iniciais frustradas (a utilização dos filtros do grupo anterior produziu resultados pouco relevantes, incluindo canais estrangeiros, com pouquíssimos inscritos ou atividade), utilizamos a expressão “Entregadores iFood Uber Eats Uber”, sem aplicação de filtros. A seleção então foi feita a partir dos canais vinculados aos primeiros vídeos do resultado da busca, e considerando a abordagem de assuntos relacionados a entregas por aplicativos; assim, chegou-se aos canais “Entregador de Lanches”,³⁶

³² Nome do canal posteriormente atualizado para Fernando Floripa Motorista Uber; possuía 1009 vídeos, 345 mil inscritos e 61,7 milhões de visualizações; a descrição do canal incluía: “Ser motorista de aplicativo é um tremendo desafio: atender pessoas de todos os tipos, manipular tecnologia e gps, fazer tudo isso enquanto dirige e em busca do grande objetivo que é: GANHAR DINHEIRO!”. <https://www.youtube.com/c/FernandoUberFloripa/about>

³³ Nome do canal posteriormente atualizado para O Thiago Lima; possuía 115 vídeos, 68 mil inscritos e 1,2 milhão de visualizações no canal; a descrição do canal incluía: “Aqui vou compartilhar com vocês minha jornada de vida onde sai de uma situação de perder tudo que tinha e ir morar de favor, passei a ser motorista por aplicativo (Uber e 99 pop) e aprendi que não devemos depender de uma unica fonte de renda, foi assim que comecei a trabalhar com a internet (marketing digital de afiliados) e aprendi[i] como ganhar dinheiro na internet”. <https://www.youtube.com/channel/UCHYalpsxkZCD9v1Hdksc3qA/about>

³⁴ O canal possuía 786 vídeos, 108 mil inscritos e 12,6 milhões de visualizações no canal; sua descrição incluía: “4 Anos de Uber, mais de 15.000 viagens, primeiro motorista do RS à chegar na incrível nota 5.0, atualmente o motorista mais premiado do Brasil provando que ‘SIM, as estrelinhas pagam as contas e muito mais’. Ajudando outros motoristas do pais inteiro a chegar na nota 5.0 e também serem reconhecidos pela excelência no atendimento”. <https://www.youtube.com/c/UberdoMarcelooUberforadacurva/about>

³⁵ Nome do canal posteriormente atualizado para Marlon Luz; possuía 781 vídeos, 650 mil inscritos e 66,4 milhões de visualizações; sua descrição incluía: “youtuber, empresário e empreendedor no ramo de tecnologia, ativista defensor da classe dos motoristas de aplicativos e político brasileiro. Filiado ao partido Patriota e vereador da cidade de São Paulo, foi eleito com 25.643 votos nas eleições de 2020, sendo o primeiro vereador eleito na cidade com a pauta de defender motoristas de aplicativos”. <https://www.youtube.com/channel/UCTHuWvQ21wbpYtZz92EUVjA/about>

³⁶ O canal possuía 181 vídeos, 34,7 mil inscritos e 2,7 milhões de visualizações; sua descrição incluía: “[...] Me chamo Marcio sou entregador trabalho com varios aplicativos e faço serviços para empresas, canal feito para mostrar meu dia a dia e ajudar pessoas que estao começando nesse ramo”. <https://www.youtube.com/c/EntregadordeLanches/about>

“ESPAÇO DO MOTOKA”,³⁷ “Tavares160”³⁸ e “Walisson Duarte ENTREGAS DE BIKE”.³⁹

Estabelecidos os canais, a determinação do conjunto de vídeos cujos comentários seriam analisados se deu inicialmente pelos seguintes critérios: os cinco vídeos com maior número de visualizações de cada canal; os cinco vídeos com maior relevância de cada canal (considerando o *score* de relevância do próprio YouTube);⁴⁰ e dez vídeos de cada canal que contemplavam assuntos relacionados ao campo de análise da pesquisa — a seleção destes últimos foi realizada de forma manual, compondo uma *playlist*. Enquanto abordagem metodológica, a seleção manual de vídeos foi trabalhosa e tem caráter mais subjetivo; no entanto, leituras iniciais dos comentários já nos davam a intuição de que as categorias buscadas não seriam tão frequentes: a seleção manual, assim, seria uma maneira de encontrar uma quantidade mínima de discursos relevantes para a pesquisa, e de oferecer mais elementos para a análise qualitativa. Sendo assim, inicialmente foram selecionados 20 vídeos de cada canal, totalizando 160 vídeos.

Método de coleta

A extração dos comentários dos vídeos selecionados foi feita por meio de um software na linguagem Python que obtém comentários do YouTube utilizando sua

³⁷ O canal possuía 329 vídeos, 15,2 mil inscritos e 1,1 milhão de visualizações; a descrição deste canal e dos demais selecionados não traziam informações relevantes. <https://www.youtube.com/c/CANALNENZADA/about>

³⁸ O canal possuía 886 vídeos, 687 mil inscritos e 73,8 milhões de visualizações. <https://www.youtube.com/c/Tavares160/about>. Este canal não focava especificamente em entregas; abordava a temática de maneira esporádica, mantendo uma playlist exclusiva para vídeos em que tratava de informações e do cotidiano de entregas por aplicativos. Sua seleção para a amostra do estudo se deu pelo fato de ser um dos poucos canais que tratava sobre entregas, ainda assim ter volume de visualizações significativo.

³⁹ Nome do canal posteriormente atualizado para Walisson Duarte; possuía 315 vídeos, 15,9 mil inscritos e 1,8 milhão de visualizações. <https://www.youtube.com/c/WalissonDuarte/about>

⁴⁰ Como explicamos adiante, em etapa posterior da pesquisa decidimos descartar esse critério e os vídeos por ele selecionados.

API (application programming interface).⁴¹ Essa API do Youtube possibilita o acesso aos comentários dos vídeos mais visualizados e os vídeos mais relevantes a partir do ID (identificador único) de um canal, e a partir do ID de uma playlist. A API impõe restrições à frequência e quantidade de solicitações possíveis, mas foi possível coletar a amostra dentro dessas limitações.

Ao estabelecer os parâmetros de pesquisa (channel ID e playlist ID), o programa obtém a lista de comentários e outras informações relevantes, como nome do autor do comentário, ID do vídeo a que se refere o comentário, data de publicação do comentário e quantidade de likes. Posteriormente, extrai os dados em formato JSON e, por fim, converte os arquivos para três planilhas em formato CSV: comentários de nível superior (comments parents), respostas a comentários de nível superior (comments replies)⁴² e ID dos vídeos (videos ID).

A coleta inicial abrangeu cerca de 70000 comentários. A extração dos dados foi realizada no dia 05 de outubro de 2020, no período das 16h45min às 17h55min; os comentários obtidos tinham datas de postagem entre maio/2016 e outubro/2020.

Refinamento da amostra

Sabendo da necessidade de analisar e categorizar manualmente o conteúdo dos comentários, foi realizado um refinamento da amostra. Em um primeiro momento, descartamos os vídeos selecionados pelo score de relevância no canal — considerando que a métrica de relevância tem significado obscuro, visto que o sítio de vídeos não apresenta com clareza os parâmetros que a determinam.

⁴¹ <https://github.com/jose-amat/python-youtube-comments>. Nossos profundos agradecimentos a Jose Luis Amat y Leon Correa pela paciência, disponibilidade e cuidado no desenvolvimento da ferramenta, e a Maria Eduarda B. Rubini pelo suporte e acompanhamento do processo.

⁴² Os comentários-respostas são aqueles postados em resposta a um comentário anterior; os demais comentários são os de nível superior. O Youtube só permite um nível de respostas (não é possível responder a um comentário-resposta), portanto todo comentário-resposta refere-se a um comentário de nível superior.

Em seguida, sabendo que os comentários significativos tendem a gerar mais engajamento e discussão, foi feita a escolha de priorizar as sequências de respostas que somavam o maior número de “curtidas”.⁴³ Neste momento, notou-se duas limitações da coleta que valem ser destacadas: 1) o máximo de comentários-respostas por sequência foi 5, resultado que pode ter sido ocasionado por alguma insuficiência do software de extração, limitação da API ou mesmo erro na manipulação inicial dos dados;⁴⁴ 2) com base na observação 1, é possível deduzir que houve uma redução no número de respostas por sequência, assim como no número de curtidas.

Por fim, optamos por determinar o limiar de curtidas para seleção dos comentários em cada grupo de vídeos de forma a deixar com tamanho próximo a amostra nos grupos de entregadores e motoristas. A tabela e gráfico abaixo apresentam de forma sintética o número de comentários selecionados em cada grupo (entregadores e motoristas), origem da seleção (playlist temática ou vídeos com mais visualização), e tipo de comentário (de nível superior ou resposta):

	Entregadores		Motoristas		Total Geral
	Playlist	Visualização	Playlist	Visualização	
<i>Comentários de Nível Superior</i>	37	12	26	11	86
<i>Respostas aos Comentários de Nível Superior</i>	122	50	118	49	339
Total	159	62	144	60	425

Tabela 1 – Quantidade de comentários selecionados para a análise separados entre entregadores e motoristas e entre as categorias de vídeo

⁴³ A interface do Youtube permite que o usuário “curta” vídeos e comentários, sejam eles comentários-resposta ou de nível superior; o número de “curtidas” de um comentário indica quantos usuários fizeram isso.

⁴⁴ Uma organização necessária no conjunto de dados foi o uso da função PROCV para localizar e associar o título dos vídeos com os comentários de nível superior, assim como localizar e associar os comentários-respostas aos comentários de nível superior através do uso de seus respectivos IDs.

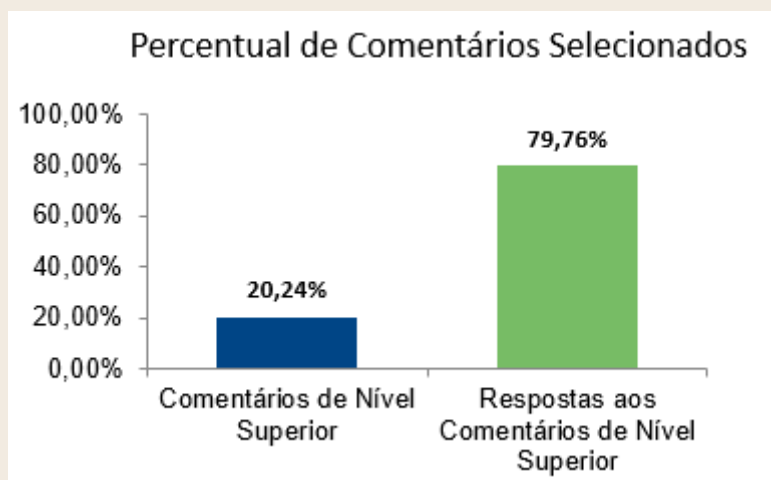


Gráfico 1 – Percentual de comentários selecionados para a análise

A escolha desses critérios de seleção foi feita por entendermos que tal combinação comporia o que é mais representativo dos canais (os vídeos mais visualizados, e os comentários mais curtidos) e o que pode trazer mais elementos para a discussão da pesquisa (os vídeos de playlists, selecionados por seus temas).

Critérios de análise

Os comentários que compuseram a amostra foram analisados em relação às seguintes categorias: manifestação de ideias ligadas à solidariedade de classe; manifestação de ideias ligadas ao empresariamento de si; e envolvimento com tentativas de organização coletiva. Inicialmente as codificações possíveis em cada categoria eram “presença” e “ausência”; após testes iniciais, notou-se a necessidade de acrescentar a codificação “presença parcial” para as categorias de solidariedade de classe e empresariamento de si, em função das nuances que esses conceitos apresentavam nos discursos dos trabalhadores.

A codificação foi realizada por uma das autoras; em função do caráter conceitual e contextual da tarefa, com frequência foi necessário assistir o vídeo, observar seus

demais comentários, ou pesquisar os assuntos neles comentados; os casos de codificação incerta foram assinalados para discussão conjunta entre os autores. Finalizada a codificação, realizou-se também análise qualitativa panorâmica dos comentários com base no referencial teórico, a fim de contextualizar as categorias codificadas nos discursos dos trabalhadores (solidariedade de classe, empresariamento de si), além de identificar os principais temas e acontecimentos abordados nos comentários.

Resultados e discussão

Observações preliminares

De maneira geral, os canais de motoristas focam de maneira mais exclusiva na temática do trabalho por aplicativos, enquanto os canais de entregadores abordam uma multiplicidade de assuntos, em grande parte atrelados ao dia a dia de quem trabalha como motoqueiro, mas não necessariamente a aplicativos.

Os temas mais recorrentes nos oito canais incluem remuneração, dicas sobre funcionalidades e atualizações dos aplicativos (notas, ganhos, promoções), dicas gerais de sobrevivência (assaltos, passageiros com notas baixas ou que solicitam corridas/pedidos para terceiros, comentários sobre mortes de trabalhadores), dicas de controle financeiro e investimento, situações cotidianas, dicas sobre aluguel de veículos, sobre modelos e uso de motos, análise sobre o uso de GNV ou gasolina, dicas sobre planos de internet e celular, e temas religiosos. Em relação aos aplicativos, os canais falam mais da Uber (o que pode ser atribuído à própria estratégia de seleção), mas havia conteúdos relacionados à Cabify, 99, 4Move e InDriver. Já os entregadores citam Loggi, James Courier, 99 Food, Ame Flash.

Conforme já exposto na subseção “Seleção de canais e definição da amostra”, parte da amostra é composta a partir de vídeos selecionados manualmente nos canais

em função de seus assuntos, com a intenção de abranger temas que possivelmente apresentariam discussões atreladas ao campo de análise da pesquisa. Nesse sentido, uma observação panorâmica inicial permitiu notar que tais vídeos apresentam comentários com certo nível de politização e, por isso, a princípio, foi neste conjunto que se encontrou grande parte das codificações positivas em relação às categorias analisadas. Por outro lado, os vídeos da categoria de “mais visualizados” tratam, em sua esmagadora maioria, de dicas e informações sobre o cotidiano do trabalho com aplicativos, e neles a seção de comentários concentra-se quase exclusivamente em manifestações de dúvidas, relatos pessoais e opiniões dos espectadores.

Ao verificar os vídeos selecionados, notou-se que Uber do Marlon, Fernando Uber Floripa e Tavares160 são os canais com maior alcance, visto que grande parte de seus vídeos apresentam um quantitativo elevado com relação aos números de visualizações e curtidas. Em contrapartida, os canais ESPAÇO DO MOTOKA e Walisson Duarte ENTREGAS DE BIKE são os que apresentam os números mais baixos, logo, um menor alcance. Esta informação implicou diretamente em uma maior quantidade de vídeos selecionados para a codificação de comentários, visto que a maioria das sequências de respostas dos canais ESPAÇO DO MOTOKA e Walisson Duarte ENTREGAS DE BIKE somavam apenas 2 ou 3 comentários.

Estes resultados reforçam uma hipótese razoavelmente óbvia: canais com grande quantidade de inscritos circulam e são mais repercutidos; mas indiretamente, também contribuem a responder uma das perguntas da pesquisa: será que plataformas como YouTube são espaços onde hoje há potencial para formação dessa solidariedade de classe, bem como para a prática direta da organização coletiva? Se houver tal potencial, é de forma acidental ou lateral, pois é possível constatar que esse não é, de longe, o foco principal do uso dessas plataformas.

Considerações gerais

Como já mencionado anteriormente, a codificação foi desafiadora em alguns casos — mas com frequência, também reveladora. Para exemplificar, transcrevemos abaixo alguns grupos de comentários analisados (na sequência em que foram postados no vídeo), além da codificação proposta e uma explicação sobre a mesma:

Canal: Entregador de Lanches

Título do vídeo: QUANTO GANHEI TRABALHANDO NO IFOOD 3 HORAS POR DIA?

Comentário de nível superior: *“Eu trampei 9 dias no Ifood das 12:00 as 15:00 consegui pegar ainda R\$ 300, e não tinha feito nenhuma promoção..”*

Codificação: ausência para todas as categorias (solidariedade de classe, empresariamento de si, tentativa de organização coletiva). A codificação foi feita dessa forma porque o conteúdo do comentário pareceu apenas um relato, impossibilitando outras interpretações.

Comentário-resposta 1: *“ta bom, 3 horas por dia durante 9 dias pra fazer R\$300, trabalhador de carteira assinada ganha uns R\$310 em 10 dias com 10 horas de trabalho diário. partindo desse ponto se vc trabalhar 10 horas já ganhava mais que 1 salário mínimo em 9 dias, logo, teria mais de 3 salários mínimos no mês.”*

Codificação: ausência para solidariedade de classe; presença parcial para empresariamento de si; ausência para tentativa de organização coletiva. A codificação para este comentário considerou o comparativo básico de ganhos entre trabalhar sob regime CLT e trabalhar com aplicativos, o que gerou uma conclusão de que é possível ganhar mais pelos aplicativos; esta interpretação corrobora com o discurso do empresariamento de si, em que

se valoriza a possibilidade de “fazer o seu horário de trabalho” e ter melhores ganhos sem vínculo empregatício. No entanto, é importante notar que o comentário não aborda explicitamente a ideia do empresariamento; o subentendido foi levado em consideração para a classificação de presença parcial dessa ideia.

Comentário-resposta 2: “@Eduardo Secondo tem que ver se ele já tirou as despesas desses 9 dias”

Codificação: presença parcial para solidariedade de classe; ausência para empresariamento de si e tentativa de organização coletiva. Neste caso, assim como no comentário anterior, o subentendido foi considerado: considerou-se que o questionamento relacionado a gastos sobre ganhos já é um prelúdio ao que configura, de certa forma, uma consciência de classe.

Como se nota acima, foi desafiador aplicar as categorias de codificação, sendo necessário interpretar a fundo (e de forma relativamente subjetiva) o discurso de cada trabalhador.

No grupo de comentários a seguir, do mesmo vídeo, destacaremos apenas dois comentários-resposta (referem-se a um outro comentário de nível superior que não é tão relevante), que reforçam essa dificuldade e embasam outra análise mais geral sobre os dados:

Comentário 1: “Triste e nosso “Brasil” mano. Onde vc levanta as 4 da mnha pra trabalhar e ainda pegar conducao td lotado e volta a noite. Ainda fica 8 hrs em pe pra receber 1280 na carteira de trabalho , acho que 90 % dos empregos recebem esse valor entre 1080 e 1600 no maximo . Teoricamente somos todos escravizados , nao importa onde .”

Comentário 2: [Em referência ao comentário acima]
"@Marcos Vinicius falou certo. Trabalho como adm na esplanada dos ministerios ganho 2400 como CLT e é cobrança todo lado sem contar servidor publico folgado. Já vi em carteiras profissional pessoal na mesma area ganhando 1155 por mes. App tá bom pra quem não tem nada de nada. Filho de um colega nosso no trabalho tá desempregado e conseguiu ativar no ifood tá desesperado pq num tá dando nada. Ficou na espera de uma lanchonete de shopping com mais 69 motocas na espera de chamadas pra 2 horas depois sair com lanche. Isso é osso. Tá ruim pra todo mundo, tempos que agarrar as oportunidades. Reclamar todo mundo vai. É isso ou passar fome."

Muitos comentários, assim como estes acima, possibilitam constatar que existe uma percepção das condições de exploração a que os trabalhadores estão submetidos. Um entendimento, mesmo que pouco articulado, da relação hierárquica posta pela estrutura e dinâmica de funcionamento dos aplicativos, e de que a captura do lucro é da empresa-aplicativo. Abílio (2020) já discute como o gerenciamento algorítmico do trabalho realizado por empresas-aplicativos não é apenas um novo modo de organização do trabalho, no qual é possível mapear e controlar totalmente a atividade de uma multidão de trabalhadores; mas trata-se do estabelecimento definitivo das especificações dessa atividade que passa a ser "just-in-time", ou seja, os trabalhadores precisam estar disponíveis a todo momento (autogerenciamento de si), mas são subordinados aos algoritmos, que ditam as regras do jogo. Ao mesmo tempo, estão desprovidos de "qualquer direito ou proteção associados ao trabalho, assim como de qualquer garantia sobre sua própria remuneração e limites sobre seu tempo de trabalho" (ABÍLIO, 2020, p. 114). São comentários que, em seu conjunto, parecem manifestar uma disposição subjetiva anterior à da consciência de classe (ou mais moderada que essa), e que poderia inclusive ter sido considerada como categoria de codificação.

Resultados quantitativos e contextualização

A tabela e gráfico a seguir apresentam um resumo geral da codificação dos comentários:

RESUMO GERAL	PRESEÇA / SIM	PRESEÇA / PARCIAL	AUSÊNCIA / NÃO
<i>Manifestação de consciência ou solidariedade de classe</i>	3	72	350
<i>Tentativa de organização coletiva</i>	3	/	422
<i>Empresariamento de si</i>	3	32	390

Tabela 2 – Comentários codificados de acordo com as categorias investigadas no estudo

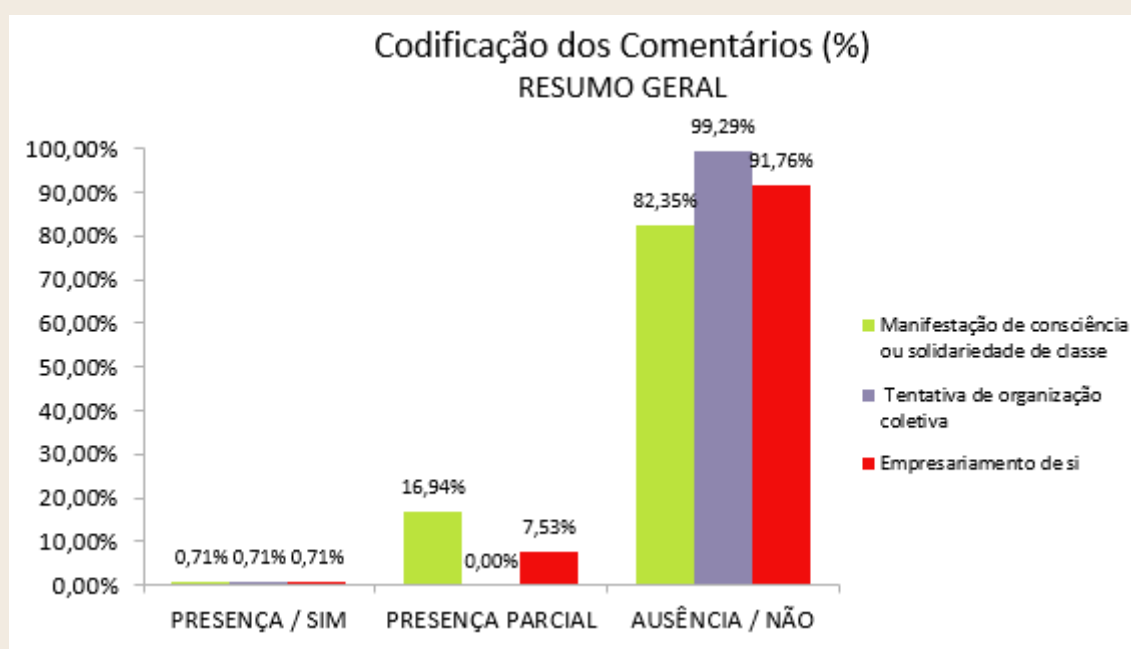


Gráfico 2 – Percentual de codificação dos comentários por categoria

Os dados evidenciam uma presença muito baixa das categorias buscadas. Levando em conta que a seleção da amostra não buscou representatividade absoluta, mas favoreceu parcialmente a inclusão de comentários associados às categorias analisadas (nos vídeos selecionados por temática relacionada a elas), os resultados sugerem, em primeiro lugar, que o YouTube não seja um espaço usado significativamente para a formação de uma solidariedade de classe, nem para a mobilização e organização coletivas. Apesar da contemporaneidade apontar para uma tendência de aumento da comunicação, mesmo que informal, através de mídias digitais, a presente análise sugere que este aumento não favorece necessariamente a mobilização, ou mesmo o diálogo sobre as condições de classe deste grupo de trabalhadores. Em segundo lugar, por outro lado, a noção de empresariamento de si também tem presença muito baixa — e até menor — nesses discursos, contrariando expectativas de que os trabalhadores desse contexto a incorporariam e assumiriam de maneira imediata. De forma geral, o quadro delineado pelos dados é de que a área de comentários desse sítio de compartilhamento de vídeos é utilizada mais para a socialização geral entre pares, com pouca reflexão política explícita, e pouca troca e construção conjunta de crenças comuns sobre as categorias selecionadas.

Em um total de 425 comentários, apenas 3 foram codificados como apresentando algum tipo de tentativa de organização coletiva, e mesmo assim com base em certo grau de interpretação contextual. Da mesma forma, apenas 3 comentários foram classificados como apresentando plenamente (“presença”) ideias ligadas à consciência ou solidariedade de classe; e o mesmo número apresentando plenamente ideias ligadas ao empresariamento de si. Transcrevemos abaixo esses comentários seguidos de algumas observações, e agrupados da seguinte maneira: os três primeiros codificados para organização coletiva — um deles também

manifestando solidariedade de classe —, os dois seguintes para solidariedade de classe, e os três últimos para empresariamento de si:

“Mas vamos tentar neeh mano tá foda aplicativo tá fazendo no que quer com motoboy ficar 1 dia só ,não vamos morrer de fome”

Considerando o contexto, o sentido deste comentário é que participar de uma paralisação dos entregadores seria uma tentativa válida de reivindicação; tratava-se de comentário-resposta a um comentário de nível superior que afirmava “Já vi essa história e já falo o resultado, nem 30% vai parar”. O vídeo onde eles apareceram, do canal Espaço do Motoka, tinha como título “PARALISAÇÃO DOS MOTOKAS - MINHA OPINIÃO”, e integrou a amostra entre os vídeos selecionados por seu tema (playlist).

"Sai da moita Marlon, voce com seus números de inscritos e influência entre outros youtubers de aplicativos. Ta na hora de voce sair da moita e mobilizar uma campanha de aumento da taxa mínima e queda da porcentagem de ganho dos apks, pois é inrequecimento ilícito. Só pra manter um servidor online e estavel ganhar 25% do motorista que necessita trabalhar e correr todos os riscos e custos, e os apks com nada de investimento e custos em vista que exemplo for ai 100.000 motoristas Brasil e se cada motorista faz media 10 viagens por dia um cenário bem pessimista pois é 5x maior o numero corrida e valor da corrida. Por baixo a empresa tem lucro limpo no pior cenário de 250.000 reais por dia, e no cenário atual diariamente já descontado os ""impostos"" deles que da pra sonegar facilmente pois da para manipular os valores passa facil de 2milhoes de reais por dia, media 60 milhões mensais. Tem urgente acontecer uma mobilização de subir as tarifas minimas para ajudar o motorista e peneirar o público que acha motorista é chinelo só por no pé e pisa neles e não dá valor. E ainda exigir participação dos lucros conforme a contribuição mensal de cada motorista para a

plataforma e um adicional de dinâmica conforme passa de 6 horas online."

Este comentário é um dos únicos que trouxe um conteúdo mais explicitamente politizado, crítico e agregando diversos elementos para discussão. Este também foi o único comentário de nível superior da amostra que fez uma referência ao conteúdo de um canal como um todo (em oposição ao conteúdo do vídeo específico, ou outros assuntos). Além de ter sido classificado com presença para tentativa de organização coletiva, também o foi para a manifestação de solidariedade de classe. Para contextualizar, o título do vídeo é "Estamos Regulamentados....E AGORA?", do canal Uber do Marlon, e integrou a amostra entre os vídeos selecionados manualmente (playlist). O comentador aconselha que o dono do canal utilize de sua influência para mobilizar uma campanha de melhoria para os motoristas que trabalham com os aplicativos, sugerindo pontos para tal melhoria e, ainda, faz alusão ao "enriquecimento ilícito" das empresas-aplicativos por lucrarem sem ao menos investir ou arcar com qualquer tipo de custo. Os assuntos abordados neste comentário se alinham com o exposto por Antunes (2020, p. 36):

de um lado deve existir a disponibilidade perpétua para o labor, facilitada pela expansão do trabalho on-line e dos "aplicativos", que tornam invisíveis as grandes corporações globais que comandam o mundo financeiro e dos negócios. De outro, expande-se a praga da precariedade total, que surrupia ainda mais os direitos vigentes. Se essa lógica não for radicalmente confrontada e obstada, os novos proletários dos serviços se encontrarão entre uma realidade triste e outra trágica: oscilarão entre o desemprego completo e, na melhor das hipóteses, a disponibilidade para tentar obter o privilégio da servidão.

É evidente que o autor do comentário se percebe como explorado e entende como se dá a prática das empresas-aplicativos.

“Está em São Paulo? Se conecta com Uber Mestre! Terça tem mobilização”

Esta foi uma resposta ao comentário de nível superior “Vish lascou, como podemos contribuir para impedir ??”. O título do vídeo em que aparece é “ URGENTE: FIM DOS APPS DE TRANSPORTE ”, do canal Uber do Marlon, também entre os vídeos selecionados manualmente (playlist). O conteúdo do vídeo tratava de um projeto de lei que visava regulamentar aspectos pontuais do transporte por aplicativos.⁴⁵ Na visão do dono do canal, assim como para muitos motoristas, o projeto inviabilizaria essa modalidade de trabalho em território nacional, tendo como principal impeditivo para os trabalhadores a exigência da placa vermelha (usada em veículos que fazem transporte remunerado tanto de carga quanto de passageiros, caso dos táxis, ônibus, vans, caminhões etc.), o que poderia gerar trâmites que impossibilitassem os trabalhadores de adquiri-la. A razão para a codificação foi que o comentário se insere em tentativa de organização coletiva por incitar a participação em uma mobilização.

“Kkkkkkkk Ele pergunta porque está na uber ainda.....kkkkkkkkk É lógico que vc tem que dizer que trabalha porque gosta de ouvir o App tocar Kkkkkkkkkkkkkk Tá na cara que todos reclamam, mas tem que continuar, porque é uma das poucas alternativas, que agente ainda consegue ganhar 100 reais ou mais por dia. Gente eu apoio a greve.”

⁴⁵ O projeto tornaria-se lei, com alterações, em 2018; ver <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>.

Esta foi uma resposta a um comentário de nível superior⁴⁶ presente no vídeo “PARALISAÇÃO GLOBAL de MOTORISTAS no dia 8/5”, do canal Uber do Marlon e faz parte dos vídeos selecionados manualmente (playlist). Apesar das ironias do comentário, identificou-se solidariedade de classe por conta do reconhecimento de que há reclamações quanto ao trabalho, mas ele acaba sendo uma das únicas alternativas para muitos indivíduos. Além disso, também houve a visível declaração de apoio à greve.

“proteste”

Esta foi uma resposta ao comentário de nível superior “Vish lascou, como podemos contribuir para impedir ??”. O título do vídeo ao qual pertence é “ URGENTE: FIM DOS APPS DE TRANSPORTE ”, do canal Uber do Marlon e faz parte dos vídeos selecionados manualmente (playlist). O comentário é conciso, mas a interpretação alude à ideia de consciência de classe por indicar o protesto como forma para impedir o fim dos APPs de transporte, conforme menciona o título do vídeo (ainda que possa se questionar se o problema maior para a classe seria esse mesmo, ou a maneira como seu trabalho é explorado).

⁴⁶ Comentário de nível superior (aqui mencionado para não gerar confusão entre as classificações que estão sendo discutidas): “Trabalho direitinho, tenho uma nota de 4,95 em Manaus! Renovo o aluguel de 2mil, Lavo carro, passo cheirinho, bom ar... abasteco com gasolina comum a 4,50, ligo o ar devido os 40 graus e o app toca, o passageiro está à 10 minutos, chego em 15 minutos devido às escaladas entre buracos, traficantes e montanhas, o passageiro fica estressadinho porque quer chegar em 5 minutos no destino, entra com os pezinhos até o tucupi* de areia e barro, pede balinha e água e a corrida da 6 reais, ele puxa uma nota de 50, leva todo o meu troco, resmunga e finalizamos a corrida, ai eu feliz da vida com os 5 reais que ganhei e fico aguardando as estrelinhas mágicas, mas antes vem a mensagem da uber que traduzida para uma linguagem mais comum, diz o seguinte... “Vai sua anta, dirija mais, vc não precisa ter vida social, vc é parceiro uber é como se fosse um robô e se quiser a sexta estrela precisa fazer mais 400 corridas, não perca tempo indo para igreja nos domingos, nesse dia tu tem quem servir a Deusa Uber, quem sabe assim ela te chame para ser porta voz e alguma reunião, corre que tu consegue, sua anta” Seria cômico se não fosse verdade.... Acho que não vou parar só dia 8, to pensando em encher o porta malas de água mineral, e ir vender no farol, faço 100 reais limpos com 5 horas trabalhadas, pago 70 da diária do carro, colo 20 de gasolina, vou para o culto do domingo e ainda sobra dinheiro, kkkkkkkkkk”

“Trabalha sem patrão trabalha a hora que quer e ainda quer direito”

Este foi um comentário de nível superior pertencente ao vídeo “PROTESTO DOS ENTREGADORES RAPPI UBER EATS E IFOOD PARALISAÇÃO GERAL DOS ENTREGADORES DE DELIVERY”, do canal Walisson Duarte ENTREGAS DE BIKE e faz parte dos vídeos selecionados manualmente (playlist). O discurso deste comentário se mostrou alinhado ao empresariamento de si por remeter à ideia de que trabalhar por conta própria não abre espaço para que o trabalhador exija direitos e garantias básicas.

“Percebi uma coisa nessa vida de Uber, quem fica reclamando muito é quem tem cabeça voltada para CLT, os que já pensam em empreender são mais felizes nessa profissão apesar de ser temporário”

Este foi um comentário de nível superior pertencente ao vídeo “Pare de DEPENDER só de Aplicativo Uber 99 Pop Cabify”, do canal Fernando Uber Floripa e faz parte dos vídeos selecionados manualmente (playlist). A ideia do empresariamento de si está claramente posta pelo autor que, a partir de uma perspectiva empreendedora, encara a rotina de trabalho de maneira mais otimista. Em contrapartida, aponta como limitados aqueles que reclamam do trabalho por aplicativos. Dois comentários-resposta a este comentário interessantes de serem compartilhados são “Perfeito !! essa é a mentalidade escravagista do brasileiro!!!” e “bahhhhh agora está bom não é empreendedor? Tem até engenheiros que se ferraram 5 anos estudando ,mas o sonho deles e EU também era ser motorista de aplicativos...kkkkkk liberaloide tupiniquim....kkkkkkkkkk”. Ambos trazem elementos de ironia e fazem apontamentos interessantes que criticam a visão positiva do empresariamento de si (mas vale indicar que não foram codificados positivamente para a categoria de solidariedade de classe, por não se manifestarem explicitamente sobre ela).

“querendo ou não quando a pessoa entra nessa vida de Uber ela já tá empreendendo, precisa só mudar a chave pra ver com outros olhos”

Este foi um comentário-resposta ao comentário de nível superior mencionado acima, logo, pertence ao mesmo vídeo e canal já citados. Trata-se de uma aprovação e concordância com o comentário anterior, isto é, o autor acredita que trabalhar como motorista por aplicativo é empreender.

Todos estes comentários que codificamos com “presença” das categorias de análise encontram-se nas playlists, isto é, em vídeos selecionados manualmente e que contemplam temas relacionados ao campo proposto pelo estudo — o que reforça a percepção de que, no universo estatístico dos comentários no Youtube, esses temas são ainda menos frequentes do que os números da amostra apontam. Mesmo os comentários com “presença parcial” (para solidariedade de classe ou empresariamento) também encontram-se em sua maioria nos vídeos selecionados por tema.

Outro resultado que obtivemos a partir do olhar mais qualitativo para os dados foi a constatação de que os comentários críticos aos aplicativos não estavam necessariamente associados à manifestação de solidariedade de classe; e, analogamente, que as manifestações mais positivas aos aplicativos (como as que se opunham a algum tipo de regulamentação, por exemplo) não necessariamente apresentavam também a ideia de empresariamento de si. Esses dois tipos de comentários (críticos ou favoráveis aos aplicativos, mas sem ideias alinhadas às duas principais categorias da pesquisa), aliás, foram razoavelmente frequentes; ofereceremos uma interpretação preliminar para esse resultado na conclusão do artigo.

A subseção a seguir pretende apresentar outros elementos da discussão detalhando e verificando os achados dos entregadores e dos motoristas.

Uma breve comparação dos resultados entre entregadores e motoristas

É razoável supor que entregadores e motoristas tenham perfil socioeconômico médio significativamente distinto: motoristas necessariamente precisam possuir, alugar ou financiam um carro — logo, tendem a ter melhores condições financeiras. Os entregadores também precisam de acesso a um meio de locomoção, mas a maioria deles utiliza motos ou bicicletas: muito mais baratos que um carro. Outra diferenciação pode ser identificada nos modos de trabalho: um motorista tem contato mais prolongado com os usuários do aplicativo, enquanto um entregador quase não estabelece contato com restaurantes e estabelecimentos comerciais ou com consumidores, visto que a retirada e a entrega são atividades de curta duração e que geralmente não exigem muita interação. Feito este sucinto panorama, apresentamos abaixo as tabelas e gráficos com codificação dos comentários, mas com dados desagregados entre entregadores e motoristas:

RESUMO ENTREGADORES	PRESENÇA / SIM	PRESENÇA PARCIAL	AUSÊNCIA / NÃO
<i>Manifestação de consciência ou solidariedade de classe</i>	0	27	194
<i>Tentativa de organização coletiva</i>	1	/	220
<i>Empresariamento de si</i>	1	15	205

Tabela 3 – Comentários de entregadores codificados de acordo com as categorias estabelecidas pelo estudo

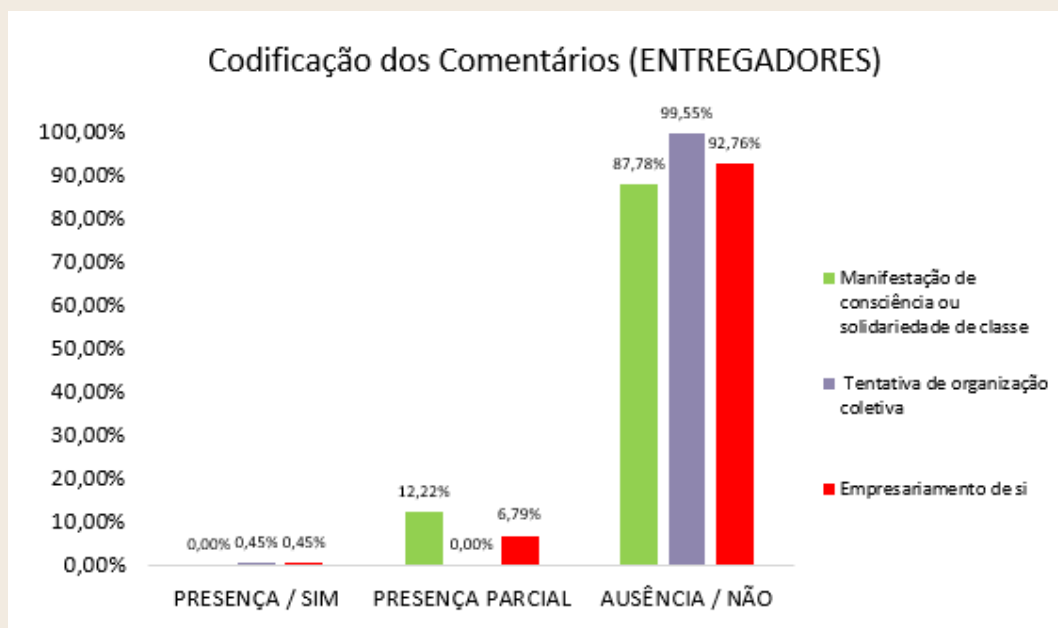


Gráfico 3 – Percentual de comentários de entregadores codificados

RESUMO MOTORISTAS	PRESENÇA / SIM	PRESENÇA PARCIAL	AUSÊNCIA / NÃO
<i>Manifestação de consciência ou solidariedade de classe</i>	3	45	156
<i>Tentativa de organização coletiva</i>	2	/	202
<i>Empresariamento de si</i>	2	17	185

Tabela 4 – Comentários de motoristas codificados de acordo com as categorias pré-estabelecidas pelo estudo

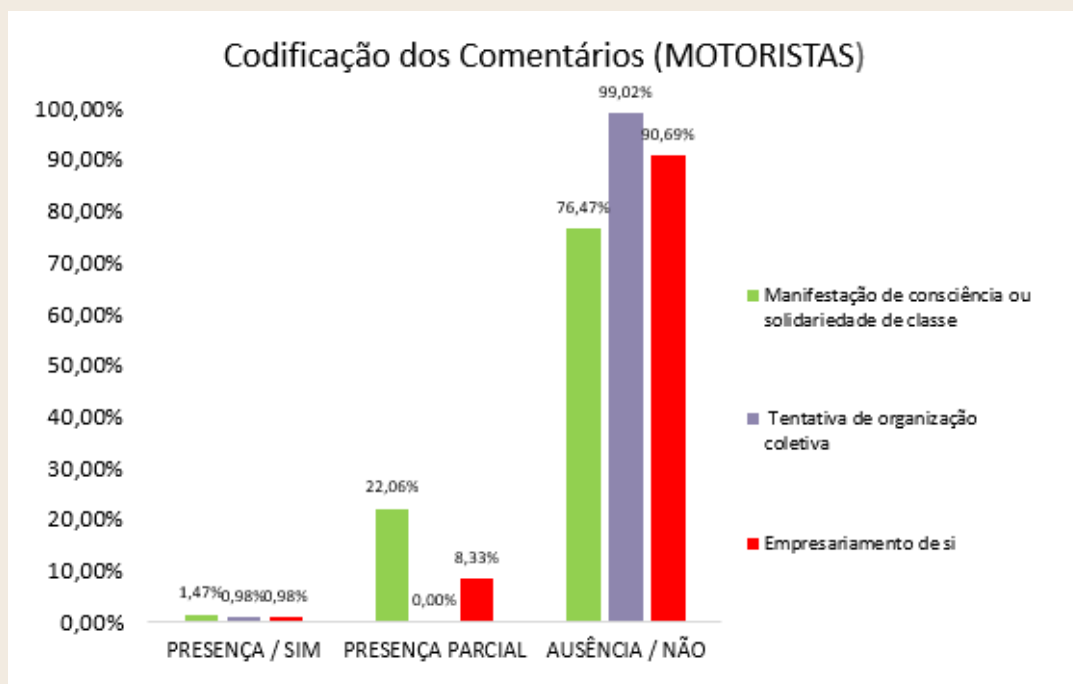


Gráfico 4 – Percentual de comentários de motoristas codificados

Quantitativamente falando, entregadores e motoristas apresentam números razoavelmente próximos; qualitativamente, contudo, é possível destacar algumas diferenças que podem ser relevantes.

Os vídeos e comentários do grupo de entregadores exibiram uma maior diversidade de temas discutidos: desde auxílio emergencial até o uso de bags de determinadas empresas-aplicativos, passando por cuidados para não ser vítima de roubo, dicas de como usar corretamente luva e trajes de motoqueiros, e opiniões sobre características formais dos vídeos (duração, abordagem). Já os motoristas tiveram poucos comentários com conteúdo mais abrangente, se limitando apenas a cobrança das promessas do representante do Executivo, menção a alguns conteúdos de vídeos que iludem os trabalhadores que pretendem iniciar no

transporte por aplicativos, comparativos entre e ano de carros, e debates sobre o valor da gasolina.

Ainda sobre essa diversidade temática, foi apenas no grupo dos entregadores que encontramos (ainda que de forma bastante pontual) alguma discussão relacionada a um tema central para trabalhadores: a sindicalização; o assunto surgiu em vídeo sobre projeto de lei que visava regulamentar o trabalho de entrega por aplicativos. Abaixo foram destacados dois comentários sobre a temática:

Comentário de nível superior: *“Os motokas q são á favor, são os motokas já regulamentados, que acha que os “novos” entregadores, entregadores de app, não são “qualificados”, segundo eles, mas a verdade é que eles tem um pensamento retroativo, mesquinho que acha que essa grande Gama de novos motoboys estão tirando os serviços dos já regulamentados. E o resto são pessoas q se beneficiam com isso, taxando os motokas (estado e sindicato), aff...”*

Comentário-resposta: *“Sindicato só serve pra ferrar a vida de trabalhadores, dessa vez chegou nos motoboys.”*

Os autores destes comentários posicionam-se contra a regulamentação por entenderem que ela mais atrapalha do que ajuda; manifestam também, em linhas gerais, uma visão negativa da atuação de sindicatos.

Embora muitos trabalhadores sejam reticentes quanto à sindicalização, por motivos variados (temerem algum tipo de punição, desconfiança etc.), é difícil conceber o avanço de seus direitos sem reivindicações e articulações coletivas e minimamente organizadas. Conforme assinala Antunes (2020, p. 61–2), “a precarização não é algo estático, mas um modo de ser intrínseco ao capitalismo, um processo que pode tanto se ampliar como se reduzir, dependendo diretamente da capacidade de resistência, organização e confrontação da classe trabalhadora”.

A escassez de menções — seja a favor, ou contra — a assunto tão central no mundo do trabalho parece reforçar os resultados quantitativos já expostos até aqui.

Outra diferença entre os dados de entregadores e motoristas diz respeito a quantidade de comentários predominantemente fáticos — isto é, comentários muito simples, cujo conteúdo está mais relacionado à manutenção do diálogo, do que à comunicação de uma ideia adicional; exemplos são comentários compostos apenas por risadas ("Kkkkk"), emojis, pontuações (pontos de exclamação ou interrogação). Incluindo comentários de nível superior e comentários-respostas, entregadores apresentaram 68 comentários fáticos, enquanto motoristas apresentaram apenas 9.

Não temos explicação clara para essa diferença, mas uma possível interpretação é que os comentários fáticos indicariam um uso da plataforma mais focado em socialização e busca de comunidade, e que tal objetivo seria mais relevante para o grupo de entregadores. Com efeito, nos comentários desse grupo identificamos maior descontração entre os pares, incluindo com alguma frequência brincadeiras nas sequências de respostas.

No geral, ambos grupos apresentaram relatos de descaso por parte de passageiros e dos próprios aplicativos, dificuldades de trabalhar com aplicativos, crítica aos aplicativos, comparação entre ganhos e gastos, comparação entre trabalhar com vínculo empregatício e como autônomo, opinião sobre regulamentação e, principalmente, discussões sobre as taxas pagas aos aplicativos, dentre outros assuntos que tangem a vivência desses trabalhadores cotidianamente.

Conclusão e perspectivas de trabalhos futuros

Qualquer categoria de trabalhadores abarcados pela gig economy insere-se num tabuleiro em que as regras são determinadas pelas plataformas:

A instabilidade e a insegurança são traços constitutivos dessas novas modalidades de trabalho. [...] Trata-se de uma espécie de trabalho sem contrato, no qual não há previsibilidade de horas a cumprir nem direitos assegurados. Quando há demanda, basta uma chamada e os trabalhadores e as trabalhadoras devem estar on-line para atender o trabalho intermitente. As corporações se aproveitam: expande-se a “uberização”, amplia-se a “pejotização”, florescendo uma nova modalidade de trabalho: o escravo digital. (ANTUNES, 2020, p. 25)

Para obter os ganhos necessários à sobrevivência, os trabalhadores precisam gerenciar seu tempo de trabalho, e adotar ou criar métodos para, na prática, concorrer os outros trabalhadores — encontram-se na mesma situação. Essa realidade pode ser associada à ideia de “ser empreendedor”, mas, na perspectiva teórica que adotamos, trata-se de um novo formato de subordinação, que precariza e destitui direitos básicos, embora se venda com a imagem de liberdade.

Considerando tais premissas, a pesquisa buscou averiguar se o YouTube oferece potencial para mobilização coletiva, e se discursos dos trabalhadores da gig economy manifestam mais ideias relacionadas às noções de solidariedade de classe ou empresariamento de si. Através da análise e codificação de comentários de um conjunto de canais voltados a entregadores e motoristas por aplicativos percebeu-se, no entanto, um número muito pequeno de discussões sobre trabalho que manifestassem qualquer uma das perspectivas: a de solidariedade de classe ou a de empresariamento de si — a despeito de os critérios da amostra terem sido desenhados de forma a favorecer a detecção desses discursos (incluindo tanto vídeos muito visualizados, como vídeos selecionados manualmente por temática relacionada ao assunto da pesquisa). A análise qualitativa evidenciou a prevalência

de diálogo em torno de tópicos mais operacionais do trabalho por aplicativo, com quantidade também significativa de diálogo fático, aparentemente voltado à socialização na plataforma.

Uma primeira hipótese explicativa para esses achados é a possibilidade de que as affordances da plataforma (suas características materiais, que dificultam ou limitam certos comportamentos, e facilitam ou estimulam outros) favoreçam trocas de caráter mais operacional ou superficial, e não favoreçam particularmente diálogos sobre o caráter das ocupações da gig economy e as relações de trabalho que nela existem.

Uma segunda hipótese explicativa é de caráter teórico, e sugere a necessidade de mais cautela ao buscarmos, no discurso de trabalhadores, categorias relacionadas ao neoliberalismo (como a do empresariamento de si). Essa hipótese é um pouco mais complexa, e a desenvolveremos nos três próximos parágrafos.

Em seu trabalho seminal sobre o neoliberalismo, David Harvey (2005) sustenta que haveria uma contradição entre a maneira como os teóricos dessa abordagem a conceberam, e a maneira como o neoliberalismo se concretizou “na prática”, na política institucional: na maioria dos governos alinhados ao pensamento neoliberal, o que se viu não foi o surgimento de um Estado mínimo; embora tenha ocorrido recuo em serviços públicos, o Estado continuou sendo bastante intervencionista — tanto para garantir monopólios privados e manutenção das taxas de lucro, como para financiar e direcionar o complexo industrial-militar (no caso dos EUA, especialmente). Teria havido, portanto, um certo descolamento entre a “teoria” e a “prática” do neoliberalismo.

Curiosamente, talvez ocorra um fenômeno similar em relação à noção de “empresariamento de si” — que, para Dardot e Laval, seria traço expressivo da realidade atual, e uma chave para compreendermos o neoliberalismo em sua

extensão mais profunda: não apenas uma linha de análise ou política econômica, mas sim uma nova “racionalidade”, que influencia de maneira ampla as subjetividades humanas. Ora, os resultados que encontramos apontam que o discurso dos trabalhadores da gig economy raramente manifestam de forma significativa a noção de empresariamento de si; na prática, os sujeitos não parecem incorporar a racionalidade neoliberal na maneira e intensidade previstas pela teoria.

Isso não quer dizer necessariamente que Dardot e Laval estejam errados; talvez o empreendedorismo de si seja mesmo central na contemporaneidade, mas desempenhando sobretudo (por enquanto?) um papel de instrumento retórico para a classe capitalista. Nesse sentido, mais que no discurso do trabalhador, a noção de empreendedorismo de si estaria presente na grande mídia, no entretenimento e no imaginário mobilizados por empresários, como parte da visão de sociedade que a classe capitalista deseja “vender” como a ideal, e que justificaria as condições de trabalho cada vez mais precarizadas: “ser flexível e empreendedor é melhor em todos os aspectos: trabalhe por aplicativos mesmo sem os direitos antes conquistados”, nos afirma essa retórica hegemônica. O fato de que esse discurso não seja incorporado subjetivamente pela maioria dos trabalhadores — como sugerem nossos resultados — indica que, na esfera política, esse discurso ainda é parte de uma disputa; por mais que as condições objetivas de trabalho caminhem nesse sentido, onde há poder há também resistência, como sustenta o pensamento de Foucault (importante influência para Laval e Dardot): embora os trabalhadores se vejam obrigados a jogar no tabuleiro das plataformas, a maioria deles parece não ter vestido a camisa do empreendedorismo de si.

Ambas essas hipóteses, bem como aquelas levantadas na breve comparação entre entregadores e motoristas, poderiam ser investigadas em novas pesquisas. Outras possibilidades para trabalhos futuros incluem a identificação de novas categorias

para análise do discurso de trabalhadores; a exploração de ferramentas que possibilitem outras formas para analisar ou categorizar comentários; além do diálogo com pesquisas e formulações teóricas de autores que não foram abordados aqui, mas têm produzido contribuições muito ricas sobre o trabalho por aplicativos, como Renan Bernardi Kalil, Vitor Filgueiras, Rafael Grohmann, Viviane Vidigal de Castro, entre outras.

Referências⁴⁷

- ABÍLIO**, Ludmila Costhek. "Uberização: a era do trabalhador just-in-time?". *Estudos Avançados*, v. 34, n. 98, pp. 111–126, abr. 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>>.
- ANTUNES**, Ricardo. *O privilégio da servidão*. 2a. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BOTTOMORE**, Tom (org.). *Dicionário do pensamento marxista*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- DARDOT**, Pierre; **LAVAL**, Christian. *A nova razão do mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal*. Tradução Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.
- FOUCAULT**, Michel. *Nascimento da biopolítica: Curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- HARVEY**, David. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- RAMOS**, Marília Patta. "Métodos quantitativos e pesquisa em ciências sociais: lógica e utilidade do uso da quantificação nas explicações dos fenômenos sociais". *Mediações*, v. 18, n. 1 (jan./jun. 2013). Accepted: 2016-01-21T02:43:16Z, 2013. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/132102>>.
- SLEE**, Tom. *Uberização: A nova onda do trabalho precarizado*. São Paulo: Elefante, 2018.
- SRNICEK**, Nick. *Platform capitalism*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity, 2017. (Theory redux).
- SUNDARARAJAN**, Arun. *Economia compartilhada: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019.

⁴⁷ A data do último acesso aos links indicados nas referências e nas notas foi 31 de maio de 2024.
