



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL**

VIVIAN LÚCIA RODRIGUES DE OLIVEIRA

**O TRABALHO DOS MOTOBOYS: revelando novas necessidades do capital
reestruturado**

RECIFE/PE
2016

VIVIAN LÚCIA RODRIGUES DE OLIVEIRA

O TRABALHO DOS MOTOBOYS: revelando novas necessidades do capital
reestruturado

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco como requisito final para obtenção do título de Mestra em Serviço Social.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria das Graças e Silva.

RECIFE/ PE
2016

Catálogo na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

O48t	<p>Oliveira, Vivian Lúcia Rodrigues de O trabalho dos motoboys: revelando novas necessidades do capital reestruturado / Vivian Lúcia Rodrigues de Oliveira. - 2016. 142 folhas : il. 30 cm.</p> <p>Orientadora: Prof.^a Dra. Maria das Graças da Silva. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA, 2016. Inclui referências e apêndices.</p> <p>1. Motoboys. 2. Acidentes de trabalho. 3. Mercado de trabalho. 4. Capitalismo. I. Silva, Maria das Graças da (Orientadora). II. Título.</p> <p>361.1 CDD (22.ed.)</p>	UFPE (CSA 2016 – 041)
------	---	-----------------------

VIVIAN LÚCIA RODRIGUES DE OLIVEIRA

O TRABALHO DOS MOTOBOYS: revelando novas necessidades do capital reestruturado

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco como requisito final para obtenção do título de Mestra em Serviço Social.

Aprovada em: 08/04/2016

BANCA EXAMINADORA

Professora Doutora Maria das Graças e Silva
Presidente

Professora Doutora Raquel Cavalcante Soares – UFPE
Examinadora Interna

Professora Doutora Maria Augusta Tavares – UFPB
Examinadora Externa

DEDICATÓRIA

Àqueles que fazem dos meus objetivos, os deles, que vivenciaram comigo "as dores e delícias" que um mestrado poderia ofertar:

Pai e mãe, por vocês toda a dedicação da vida. Sou grata a vocês, porque descobri nesse caminho intenso do amadurecer que lar é onde está o nosso coração, e como nos diz Gonzaguinha (1982): sempre que cheguei no nosso l(ug)ar encontrei " [...] um prato de comida, um abraço amigo, um canto pra dormir e sonhar [...] ".

AGRADECIMENTOS

Agradeço a força superior, a quem denomino amor, por não me permitir desanimar nesse percurso.

Agradeço também a minha família, tios, tias, primos, primas, que muito vibram a cada conquista minha. De uma maneira muito especial, agradeço aos meus avós, que na simplicidade me ensinaram o que realmente importa na vida. Ao meu jhonny (avô - *in memorian*), homem aguerrido e que muito me ensinou sobre “endurecer sem perder a ternura jamais”.

Aos meus pais, pessoas que, de fato, tornaram minha caminhada mais firme; que me permitiram voar, na certeza de que sempre teria um ninho para voltar e me abrigar. Obrigada pela dedicação, abdicção e compreensão em meu favor. Tudo o que permeia o meu caminho é sobre o que vocês me ensinaram e estimularam. Obrigada, mãe, por se preocupar comigo diariamente, por crer no amor e no cuidado dele sobre mim e por ser minha “assistente de pesquisa” (rsrs). Obrigada, pai, por ser o meu primeiro mestre, com quem aprendi sobre “o mundo do trabalho” e as suas vicissitudes. Mas, acima de tudo, agradeço por ser o meu amigo, e é assim que sempre será: o meu amigo, com quem dialogo num olhar e divido minhas angústias e perspectivas.

Aos meus irmãos – meus bebelos – Vitor e Vanessa, por me ensinarem nas nossas diferenças e tornarem os nossos encontros sempre leves e sorridentes. Durante o curso do mestrado aprendi que estaremos juntos independente de onde estivermos ou das escolhas que tomarmos.

Aos meus amigos, perto ou distantes, de longa ou curta data, pela paciência nas minhas ausências, e pelo afeto que me direcionam. Àqueles com quem dividi apartamento, sonhos, angústias, comida e risadas, a minha gratidão. A Danilo Pedro, meu xuxu, meu amigo e namorado, por crer em mim, em nós e não desanimar diante dos percalços que permeiam nossos caminhos; obrigada, ainda, pelo seu amor e companheirismo que por vezes me foram/são bálsamos para enfrentar os dias difíceis.

À minha turma de mestrado, com quem pude (des)construir análises, além de partilhar do que uma pós-graduação oferece. Portanto, agradeço a Jacke, Ingridy, Niedja, Taci, Bárbara e Laís pelo companheirismo e troca durante esse percurso.

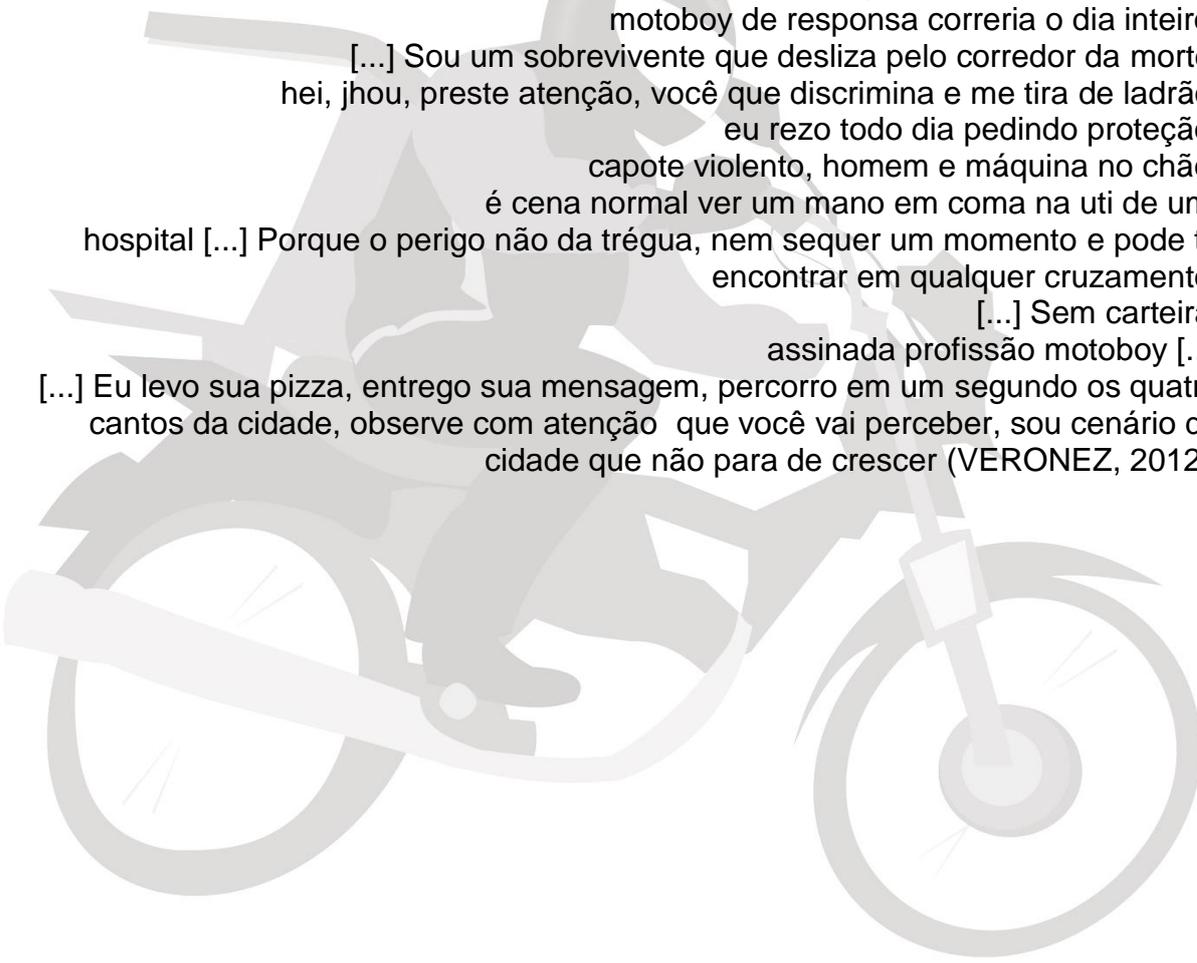
Gratidão também à turma – 4D – em que desenvolvi o estágio docência na disciplina de trabalho e sociabilidade, cuja troca me proporcionou riquíssimas reflexões e experiência. Essa convivência, sobremaneira reafirmou meu objetivo de seguir a docência. Obrigada, meus e minhas querid@s!

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco, pela dedicação, sabedoria e disponibilidade em construir conosco o conhecimento. Bem como aos funcionários da UFPE, pela solicitude constante em atender nossas demandas.

Às empresas, lojas, cooperativas que se dispuseram a participar de nossa pesquisa, e assim, nos permitindo compreender algumas das determinações que conduzem à necessidade do trabalho dos motoboys. Aos motoboys, por me proporcionarem uma vasta e complexa temática de estudo, a qual pretendo conduzir pelo percurso acadêmico.

Agradeço, ainda, à banca examinadora, composta por Maria Augusta Tavares (minha eterna mestra e amiga) e Raquel Soares, por serem referências no que concerne ao Serviço Social e “ao mundo do trabalho”, trazendo valiosíssimas contribuições não só para o trabalho ora apresentado, mas, sobretudo em toda a minha formação intelectual. Tão importante quanto, agradeço à Maria das Graças e Silva, minha (querida) orientadora, que nessa trilha de desvelar o novo e construir reflexões, teve papel fundamental de “firmar meus pés ao chão” e me apresentar possibilidades concretas. Como eu disse, não poderia ter tido orientadora melhor, és um presente para minha vida!

Sendo assim, perante todas essas pessoas que perpassam o meu convívio, devo concordar com Gonzaguinha quando afirma que o bonito mesmo é “[...] quando a gente entende que a gente é tanta gente por onde quer que vá [...]”.



De manhã no sol na chuva eu saio para trampar [...]
eu atuo na profissão que tritura carne humana
motoboy de responsa correria o dia inteiro
[...] Sou um sobrevivente que desliza pelo corredor da morte
hei, jhou, preste atenção, você que discrimina e me tira de ladrão
eu rezo todo dia pedindo proteção
capote violento, homem e máquina no chão
é cena normal ver um mano em coma na uti de um
hospital [...] Porque o perigo não da trégua, nem sequer um momento e pode te
encontrar em qualquer cruzamento
[...] Sem carteira
assinada profissão motoboy [...]
[...] Eu levo sua pizza, entrego sua mensagem, percorro em um segundo os quatro
cantos da cidade, observe com atenção que você vai perceber, sou cenário da
cidade que não para de crescer (VERONEZ, 2012).

RESUMO

O processo de reestruturação produtiva, a partir da década de 1990 no contexto brasileiro, passa a demandar novas necessidades do Capital, tais como: expansão da cidade, compressão espaço-tempo, requisição de novas atividades/profissões, etc. Desse modo, este estudo objetiva desvelar as determinações sociohistóricas do trabalho dos motoboys no Brasil. O estudo tem como objetivo geral compreender as determinações que proporcionaram a emergência da atividade dos motoboys, no âmbito da precarização do trabalho. Pauta-se no método do materialismo-histórico dialético para a construção do objeto. Utiliza a abordagem exploratória, pesquisa qualitativa e entrevista semiestruturada como técnicas de coleta de dados nos procedimentos metodológicos. Analisa as atividades dos motoboys a partir da década de 1990, por ser um momento em que os motoboys adquirem visibilidade no Brasil, embora a sua atividade já viesse emergindo desde o final da década de 1980. Utiliza o segundo semestre de 2015 como recorte temporal para a pesquisa empírica realizada no município de João Pessoa/PB. Constata que a categoria profissional dos motoboys, enredada pelo processo de reestruturação produtiva, constitui-se como produto e necessidade da mesma. Enfatiza a importância dos motoboys apresentada nas entrevistas dos contratantes como uma requisição dos “clientes”, os quais precisam otimizar o seu tempo, fazendo com que sejam mandatários dessa atividade, ao tempo em que tornam-se clientes-consumidores. Destaca que esses clientes corroboram duplamente para a produção/reprodução do Capital, à medida que são clientes-consumidores. Conclui ressaltando que trata-se de mais uma relação de troca guiada pelo fetiche da mercadoria, que coisifica o homem e vivifica as mercadorias.

Palavras-chave: Determinações sociohistóricas. Tempo. Precarização do trabalho. Motoboys.

ABSTRACT

The restructuring process, from the 1990s in the Brazilian context, is now demanding new requirements of capital, such as expansion of the city, space-time compression, requiring new activities / professions, etc. Thus, this study aims to reveal the socio-historical determinations of the work of motorcycle couriers in Brazil. The study has the general objective to understand the decisions that provided the emergence of activity of motorcycle couriers within the precariousness of work. Tariff on the method of dialectical materialism-history to the construction of the object. Uses the exploratory approach, qualitative research and semi-structured interviews as data collection techniques in methodological procedures. Analyzes the activities of couriers from the 1990s to be a time when the couriers get visibility in Brazil, although its activity would have emerged since the late 1980s used the second half of 2015 as the time frame for the empirical research conducted in the city of João Pessoa / PB. Notes that the professional category of motorcycle couriers, entangled by the restructuring process, is constituted as a product and need the same. Emphasizes the importance of motorcycle couriers presented in interviews contractors as a request of "customers" who need to optimize your time, making them applicants this activity, the time when they become customers-consumers. It points out that these customers corroborate doubly for the production / reproduction of capital, as customers are consumers. It concludes noting that it is more an exchange ratio guided by the commodity fetish, which objectifies man and quickens the goods.

Keywords: Socio-historical determinations. Time. Precariousness of work. Motorcycle couriers.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Taxa média de desemprego anual dos anos 2003 a 2014	75
Gráfico 2 – Ramo em que a empresa atua	96
Gráfico 3 – Tempo de fundação (em anos)	97
Gráfico 4 – Tempo em que contratam os motoboys (em anos).....	98
Gráfico 5 – Quantitativo de motoboys nas empresas	99
Gráfico 6 – Mercadorias transportadas	101
Gráfico 7 – Atividades realizadas	102
Gráfico 8 – Vínculo do motoboy	104
Gráfico 9 – Quem determina a jornada de trabalho dos motoboys?	105
Gráfico 10 – Motoboys fazem hora extra?	106
Gráfico 11 – Como se dá a remuneração dos motoboys	107
Gráfico 12 – Trabalham com metas	108
Gráfico 13 – Como se dá a remuneração do motoboy	109
Gráfico 14 – A quem pertence o veículo	111
Gráfico 15 – A empresa paga locação da moto?	112
Gráfico 16 – A empresa paga adicional de periculosidade?	114
Gráfico 17 – Quem paga a multa de trânsito adquirida no tempo de trabalho do motoboy?.....	117
Gráfico 18 – Possui parceria?	118

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Condições de trabalho e terceirização do ano de 2013	49
Tabela 2 – Venda de motos e quantitativo de pessoas que compraram à vista ou com carta de crédito	80

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Áreas de competências dos motoboys	83
Quadro 2 – Noção de segurança conforme a CBO	115

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAGED – Cadastro Nacional de Empregados e Desempregados

CBO – Classificação Brasileira de Ocupação

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

IPEA – Instituto de Pesquisa e Estatística Aplicada

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

SINDMOTOS/JP – Sindicato dos trabalhadores com motos – motoboy, motofrete e mototáxi da região metropolitana de João Pessoa

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	CAPITALISMO E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: BREVES NOTAS SOBRE O DETERMINANTE E AS DETERMINAÇÕES SOCIOHISTÓRICAS DO TRABALHO DOS MOTOBOYS.....	20
2.1	CRISE, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MUNDIALIZAÇÃO: DETERMINANDO NOVAS DEMANDAS PARA O CAPITAL	30
2.2	ESTADO BRASILEIRO: UM AGENTE ATIVO NA RESTAURAÇÃO DO CAPITAL.....	35
2.3	REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E TRABALHO IMPRODUTIVO: CONTORNANDO O TRABALHO DOS MOTOBOYS.....	43
2.3.1	Trabalho improdutivo dos motoboys: reduzindo a desvalorização do capital através da compressão espaço-tempo.....	50
3	A PRODUÇÃO ACADÊMICO-CIENTÍFICA SOBRE OS MOTOBOYS: AVANÇOS E DESAFIOS	59
3.1	A PRECARIZAÇÃO COMO VIA DE ACESSO AO TRABALHO DOS MOTOBOYS.....	68
3.1.1	O Estado e a atribuição de fiscalizar os motoboys	76
3.1.2	“Se liga, bacana, eu atuo na profissão que tritura carne humana”: a estigmatização dos motoboys.....	77
3.1.3	Uma via de mão dupla: a abreviação do espaço-tempo e da vida – acidentes de trabalho	79
3.2	A (DES)ORGANIZAÇÃO SINDICAL.....	85
3.3	MOTOBOYS: RESISTÊNCIA E LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA.....	90
4	A REQUISIÇÃO DO TRABALHO DOS MOTOBOYS NO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA/PB: UMA ANÁLISE A PARTIR DAS PERSPECTIVAS DOS CONTRATANTES	94
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
	REFERÊNCIAS	132
	APÊNDICE – ROTEIRO DE PESQUISA.....	139

1 INTRODUÇÃO

A sociabilidade brasileira, a partir da década de 1990 modifica-se significativamente, posto que o processo de reestruturação produtiva passa a demandar novas configurações para a produção/reprodução social. Esse movimento de superação de crise e restauração do Capital ancorou-se em estratégias para reerguer a economia, dentre as quais a nova divisão internacional do trabalho e a mundialização do Capital se fazem presentes.

O processo de mundialização do capital proporcionou não só uma mudança na divisão internacional do trabalho, tendo em vista que empresas de países centrais passaram a se alastrar por todo o mundo, envolvendo-se, não raro, em atividades que outrora não exerciam, mas requisitou a compressão espaço-tempo, demandando conseqüentemente, novas atividades/profissões para realizar essa função.

Portanto, a reestruturação do Capital abarca novos tipos de profissionais, os quais surgem para, inclusive, reduzir o tempo de rotação do Capital e proporcionar mais rapidamente a realização da mais-valia. Entretanto, sabendo-se que estrutura e infra-estrutura caminham em paralelo, o papel do Estado nessa conjuntura acompanha as transformações guiadas pelo ideário neoliberal. Desse modo, o Estado neoliberal passa a realizar ações pontuais, fragmentadas, seletivas na área da proteção social, colocando os trabalhadores em situação de insegurança.

O estado mini-max, ou seja, mínimo para o social e máximo para o econômico, reafirmando a sua essência de correspondente dos interesses da classe dominante, sob a batuta do neodesenvolvimentismo permite a disseminação da pseudo ideia de que é possível compatibilizar desenvolvimento econômico e desenvolvimento social. Essa conciliação guiou as estratégias e ações do período Lula e que se configurou como um dos fatores da crise político-econômica que estamos enfrentando nos dias atuais. Sob esse viés, essa ideologia tem embasado ações estatais de facilitação de crédito, e conseqüentemente aumento do consumo; incentivo ao microcrédito, para que os trabalhadores tornem-se empreendedores, autônomos - “donos de seu próprio trabalho”; realiza intervenções na infra-estrutura das cidades, além de seguir atuando enquanto aparelho repressor daqueles que descumprem as leis burguesas.

É nesse contexto que surge, no Brasil, a categoria dos motoboys, sobre a qual vimos desenvolvendo estudos, buscando desvelar as determinações que informam a necessidade desse profissional. Portanto, como hipótese destaca-se que os motoboys são trabalhadores que emergem no cenário brasileiro para suprir algumas demandas do processo de reestruturação produtiva, sendo, por isso, produto e necessidade da mesma. Desse modo, o interesse pela temática surgiu, à priori, pela necessidade em dar continuidade aos estudos e análises realizadas sobre o mundo do trabalho e seus desdobramentos na sociedade capitalista: desemprego, precarização e informalidade.

Há que se perguntar *o porquê* de estudar o trabalho, principalmente no que concerne à precarização do mesmo. Pode-se afirmar que o interesse adveio das aulas de introdução à economia política, logo no início da graduação em Serviço Social na Universidade Federal da Paraíba, ou então, do aprofundamento da categoria na disciplina de trabalho e sociabilidade, cursada no 3º período da graduação pela pesquisadora, e logo adiante, quando a mesma ingressou em grupos de pesquisa – momento em que foi reafirmada a sua paixão pelo trabalho e pelo que mais tarde foi descoberta a sua inclinação maior: a nova morfologia do trabalho. Momento decisivo, no entanto, foi a participação no Grupo de Pesquisa sobre Trabalho (GPT), sob orientação da professora Maria Augusta Tavares, a qual possibilitou a ampliação da visão da pesquisadora no que concerne ao mundo do trabalho.

Dessa maneira, no percurso do mestrado, foram apresentadas algumas reflexões, inquietudes, pressupostos e, por conseguinte, considerações sobre uma nova categoria profissional que adveio a partir da reestruturação produtiva. O motivo pelo qual estimulou a enveredar por esse debate (em consonância com a identificação teórico-metodológica da teoria social crítica) se ancora tanto na observação empírica, dado o grande contingente de trabalhadores que se utilizam da moto para trabalhar, rotineiramente, em condições degradantes e inseguras – e a isso se deve a permanência na discussão sobre a precarização, ensejada no grupo de pesquisa e em algumas disciplinas do mestrado; quanto na curiosidade intelectual em desvelar as determinações que têm embasado a emergência e expansão da categoria profissional dos motoboys no contexto brasileiro.

Todavia, no momento de qualificação do projeto de mestrado, chegou-se à conclusão de que se trata de um debate que merece aprofundamento, cujo tempo para realizar esta pesquisa seria escasso, tendo em vista que são apenas 2 anos. Por esse motivo, optou-se por cindir os objetivos da dissertação centrando-se agora no desvelamento das determinações sociohistóricas para a requisição do trabalho dos motoboys para, posteriormente, enquanto objeto de pesquisa futuro, adentrar na discussão sobre as condições de trabalho dos motoboys.

Desse modo, configura-se como objetivo geral desta pesquisa compreender as determinações que proporcionaram a emergência da atividade dos motoboys, no âmbito da precarização do trabalho. Outrossim, constituem-se como objetivos específicos: desvelar as necessidades dos contratantes para requisitar a profissão dos motoboys; refletir sobre o movimento do Capital e seus rebatimentos para os motoboys; e compreender a funcionalidade do Estado ao Capital, no que concerne ao trabalho dos motoboys.

Com base nessa perspectiva, emergiu o seguinte questionamento: quais são as determinações para a requisição do trabalho dos motoboys no contexto brasileiro?

No percurso metodológico, foi selecionado o método do materialismo-histórico dialético para a compreensão das mediações e construção de reflexões sobre o objeto de estudo. Nos procedimentos metodológicos, foi eleita a abordagem exploratória, pesquisa qualitativa e entrevista semiestruturada como técnicas de coleta de dados. Nesse sentido, foram realizadas entrevistas com 5 (representantes) de empresas atuantes em diferentes ramos no segundo semestre de 2015¹: das quais 2 são “cooperativas” - empresas que contratam o trabalho dos motoboys para terceirizar; 1 empresa que atua no ramo farmacêutico; e 2 empresas no ramo alimentício do município de João Pessoa/PB.

Ademais, para subsidiar a revisão bibliográfica da presente pesquisa, foi levada em consideração a vasta literatura que discute o trabalho, contando com a colaboração de Antunes (1999), Tavares (2004), Braga (2012), Druck (2013), Alves (2013), etc., os quais trazem uma excepcional reflexão e explicação acerca dos processos que envolvem a relação capital-trabalho - ao discorrer sobre as novas configurações do trabalho, repondo na ordem do dia categorias já trabalhadas por

¹ O projeto de pesquisa foi registrado no Sistema Nacional de Informação sobre Ética em Pesquisa envolvendo seres humanos (SISNEP) e obteve aprovação em setembro, tendo recebido o Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) nº 46748315.8.0000.5208. A pesquisa foi desenvolvida em setembro do ano de 2015.

Marx como: superpopulação relativa, intensificação da jornada de trabalho, extensão da jornada de trabalho, trabalho por peça, trabalho improdutivo e assim por diante.

Ainda foram consultadas e analisadas as produções científicas que tratam acerca dos motoboys, os quais são mencionados adiante e são abordados no segundo capítulo mediante a explanação das produções acadêmico-científicas sobre essa categoria profissional. Dessa forma, Castro (2004) desenvolveu a Dissertação de mestrado intitulada “Asas do trabalho: um estudo do sofrimento no trabalho dos mototaxistas”, na área de psicologia experimental e do trabalho da Universidade do Estado de São Paulo. Esse autor também deu ênfase aos motoboys em sua Tese de doutorado (2010) intitulada “Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas”.

Também foi recuperada a produção científica de Oliveira (2003) proveniente da área de saúde pública, cuja dissertação trata do *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboy de Salvador*. Além disso, foi recuperada também a pesquisa de Diniz (2004), da área de engenharia de produção, cuja dissertação discorre acerca (d)as *condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos*.

Foram encontrados, ainda, os seguintes estudos: Aleluia (2009), da área de ciências sociais, cujo título da dissertação de mestrado é “*Na guerra do trânsito urbano, o trabalho dos motoboys em Salvador/BA: um estudo de caso sobre as condições de trabalho*”; Silva (2009), da área da geografia, cuja dissertação de mestrado versa sobre *Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*; além da dissertação de mestrado de Lucca (2012) situada na área da linguagem e intitulada “*O motoboy de São Paulo: uma análise discursiva*”. Por fim, foi recuperado o trabalho de Abílio (2014), da área da sociologia do trabalho e intitulado “*Desenvolvimento Express: ‘Nova classe média’ e exploração do trabalho de motoboys em São Paulo*”.

Desse modo, esta dissertação encontra-se organizada em três capítulos, cuja divisão é meramente didática, haja vista que os assuntos discutidos nos capítulos são complementares.

Este capítulo introdutório, portanto, apresenta alguns pontos da temática estudada, objetivos gerais e específicos, justificativas para a realização da pesquisa, bem como menciona o recorte do estudo.

De outro modo disposto, o capítulo 2 discute algumas determinações sociohistóricas para a emergência da categoria profissional dos motoboys, evidenciando que a desigualdade ocasionada pelo movimento de mundialização do Capital é uma espécie de mola propulsora para o desenvolvimento de determinadas localidades e permanência da subsunção do trabalhador a essa relação; também é realizada uma breve análise do papel do Estado enquanto agente ativo nessa relação guiada pelo fetiche da mercadoria. Além disso, é realizada uma introdução a respeito do trabalho improdutivo e o seu caráter explicativo no que concerne à atividade dos motoboys.

O terceiro capítulo, por sua vez, trata da revisão de literatura no que tange aos motoboys no movimento de expansão da cidade, cujas discussões permeiam tanto a condição de "marginalidade" desses sujeitos e suas condições de trabalho marcadas pela precarização, como a função do sindicato e do Estado no sentido de dirimir ou reafirmar essa situação.

Para dar segmento a essa consideração, o quarto capítulo centra-se na análise dos dados coletados por meio das entrevistas semi-estruturadas com os representantes das empresas do município de JP, resgatando reflexões que perpassaram os capítulos anteriores e que rebatem na realidade supramencionada.

Dito disso, as considerações finais presentes no quinto capítulo foram construídas no intuito de ressaltar que a hipótese deste estudo é confirmada, haja vista que os motoboys são dialeticamente produto e necessidade da (ir)racionalidade do capital reestruturado. Para tanto, foi realizada a análise das determinações sócio históricas, bem como a verificação do modo como elas interferem no contexto do trabalho dos motoboys, tratando a funcionalidade do Estado nesse processo, o qual se demonstrou enquanto aparelho majoritariamente fiscalizador e punitivo.

Nessa trilha, conclui-se que essas empresas, mesmo fiadas na ideia de que contratam os motoboys para satisfazer os clientes, trata-se de uma requisição do próprio capital reestruturado que - pelo impulso vital de obter lucro em menor tempo possível - busca subsumir o trabalhador duplamente: tanto pela via da exploração ou

precarização, como por meio do estímulo à necessidade desses trabalhadores se tornarem consumidores.

Perante essas reflexões, entende-se que ao se aproximar das principais tendências do atual estágio de desenvolvimento capitalista e suas inflexões sobre o mundo do trabalho, bem como da revisão de literatura sobre o contexto e trabalho dos motoboys, foi possível ampliar o olhar no que se refere a ultrapassar a visão imediatista dos processos sociais. Logo, mesmo que a perspectiva de totalidade tenha guiado por todo o percurso do presente estudo, é reconhecível que ainda há mediações que seguem demandando maior aprofundamento - seja em razão da insuficiência de tempo para o estudo, seja pelo fato da realidade ser muito mais complexa e caótica do que se pensa sobre ela.

Entretanto, consideramos que este trabalho, a despeito dos limites que apresenta, poderá dar suporte a pesquisas futuras - tendo em vista que a discussão sobre os motoboys ainda se encontra incipiente nos âmbitos da academia e das intervenções estatais. Portanto, conjectura-se que esta dissertação (mais do que tentar desvelar as determinações sócio históricas para a emergência da categoria profissional dos motoboys) demonstra, ainda que incipientemente, a situação de precarização e desorganização sindical dos mesmos.

Isto porque ao buscar conhecer a dinâmica do sistema capitalista, apreendeu-se os fundamentos da questão social que, por sua vez, possibilitou entender a relação antagônica e contraditória entre capital-trabalho, justificando a ofensiva daquele a este, cuja situação cria novas expressões da questão social - as quais sofrem intermediações pelo assistente social de maneira mediata.

2 CAPITALISMO E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: BREVES NOTAS SOBRE O DETERMINANTE E AS DETERMINAÇÕES SOCIOHISTÓRICAS DO TRABALHO DOS MOTOBOYS

Os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem como querem, não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado (MARX, 1997, p. 21)

Na intenção de desvelar as determinações que conduziram à necessidade de demandar o trabalho dos motoboys, o presente capítulo faz um breve resgate sobre a lei geral da acumulação capitalista, assim como a sua articulação com a divisão internacional e sociotécnica do trabalho, em consonância com as mudanças de conjuntura e de padrões de produção, os quais supomos que deram sustentáculo à entrada dos motoboys no contexto brasileiro.

Dessa forma, a seguir são apontadas algumas determinações sócio históricas, ídeopolíticas e econômicas que embasam a emergência dessa categoria. Então, não restam dúvidas de que “[...] compreender o fluxo do capital, seus caminhos sinuosos e sua estranha lógica de comportamento, é, portanto, fundamental para compreendermos as condições em que vivemos” (HARVEY, 2011, p.1).

Outrossim, o presente capítulo dimensiona a discussão dos elementos citados de maneira atrelada ao trabalho em sua dimensão ontológica, enquanto atividade transformadora e fundante da sociabilidade; localizado no modo de produção capitalista, possui consigo a marca da precariedade, a qual se intensifica perante as expressões da “nova morfologia do trabalho” encorpadas predominantemente a partir de 1990 no contexto brasileiro.

O trabalho, em seu sentido concreto, volta-se para a satisfação das necessidades humanas cuja relação de intercâmbio entre o homem, a natureza e os outros homens, modifica-os concomitantemente. Nas palavras de Marx (1975, p. 202), “[...] é um processo de que participam o homem e a natureza, processo em que o ser humano com sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza [...]”.

Na sociedade de classes, ocorre a relação de produção/reprodução social desigual, em que de um lado há os detentores dos meios de produção e do outro,

aqueles que deles são expropriados. Desse modo, firma-se a base do Capitalismo, a saber: a contradição capital/trabalho - a qual permite a acumulação de riquezas de um lado e a imensa concentração de pobreza do outro. Eis o fundamento da desigualdade social. Como aborda Fontes (2005, p.74):

O processo de formação e expansão do capital repousa sobre a reconstituição permanente de determinadas relações sociais que estão em sua origem e que se conservam como condição permanente de sua reprodução. O capital é, antes de tudo, uma relação social. A primeira e a mais fundamental base social para o capitalismo é a produção histórica de trabalhadores "livres", a qual, simultânea e contraditoriamente, assegura a concentração da propriedade das condições de produção.

Assim, sabe-se que o sistema planetário que rege as relações sociais há pelo menos cinco séculos denominado Modo de Produção Capitalista (MPC), na medida em que se expande, são criadas novas formas e estratégias para extrair mais lucro, em que através da produção socializada e da apropriação privada de riquezas é estabelecida a divisão de classes.

É justamente através da posição que os sujeitos ocupam na produção que se dá a alienação em face do produto elaborado e do processo de trabalho e conseqüentemente de si mesmo, do outro ser e da natureza, pois, concordando com Albornoz (1994, p.69) "para Marx a essência do ser humano está no trabalho [...] ". Por isso, acrescenta: "a alienação objetiva do homem, do produto e do processo de seu trabalho é uma consequência da organização legal do capitalismo moderno e desta divisão social do trabalho".²

Essa relação que tem sustentado o convívio societal é ancorada na contradição capital-trabalho, fundamentada pela Lei Geral da Acumulação Capitalista, a qual tem regido as relações entre os seres humanos, subjugando-os às relações entre as coisas, como se pode ver, em *O capital*, quando Marx (1983) trata do fetichismo da mercadoria.

Destarte, Marx (1985, p.193) considera que:

A lei da produção capitalista, que subjaz à pretensa "lei natural da população", redundando simplesmente nisso: a relação entre capital, acumulação e taxa de salário não é nada mais que a relação entre o trabalho não pago, transformado em capital, e o trabalho adicional necessário à movimentação do capital adicional. [...] é em última instância, a

² Ibid., p.35.

relação entre o trabalho não pago³ e o trabalho pago⁴, da mesma população trabalhadora. Se crescer a quantidade de trabalho não pago fornecido pela classe trabalhadora e acumulada pela classe capitalista de modo suficientemente rápido [...], então, o salário sobe e, permanecendo tudo mais constante, o trabalho não pago diminui proporcionalmente. Mas, assim que essa diminuição atinge o ponto em que o mais-trabalho, que alimenta o capital, já não é oferecido na quantidade normal, então ocorre uma reação; uma parte menor da renda é capitalizada, a acumulação se desacelera e o movimento ascendente do salário sofre um contragolpe. A lei da acumulação capitalista, mistificada em lei da Natureza, expressa, portanto, de fato apenas que sua natureza exclui todo decréscimo no grau de exploração do trabalho ou toda elevação do preço do trabalho que poderia ameaçar seriamente a reprodução continuada da relação capital e sua reprodução em escala sempre ampliada.

Portanto, sob a égide do Modo de Produção Capitalista (MPC), há uma relação dialética, contraditória e necessária entre trabalho e acumulação, haja vista que para existir acumulação é preciso explorar o trabalho; e para gerar postos trabalho – conforme o impulso vital do capital que é o lucro – é requerido ocorrer a valorização do valor.

Respaldando-nos em Marx (1971a), nos Grundrisse, vol. I, o tempo é um fator crucial no processo de acumulação/valorização do Capital. Destarte, para que esse processo ocorra, faz-se necessário reduzir o espaço entre produção-circulação-consumo. Dessa maneira, os transportes têm papel fundamental nesse processo, uma vez que proporcionam as trocas comerciais de longa distância em tempo hábil e assim, corrobora na realização da tríade produção-circulação-consumo.

Entretanto, o comércio entre países em processos de desenvolvimento desiguais, a dependência de um país sobre o outro e a especialização do trabalho proporciona o aumento de bens e serviços propícios ao consumo sem, todavia, aumentar proporcionalmente a qualidade de vida dos trabalhadores – tendo em vista que através do desenvolvimento tecnológico há uma intensificação do trabalho ao tempo em que há uma dispensa de um número significativo de trabalhadores, posto que esses são substituídos pelas tecnologias, acarretando um desemprego em massa.

Porém, sabemos que embora importantes, as tecnologias jamais substituirão por completo a força de trabalho humana, pois é a única capaz de criar valor. Sobre essa situação encontramos os fundamentos na lei geral da acumulação capitalista,

³É o trabalho excedente apropriado pelo capitalista, o qual produz a mais-valia que é a fonte de valorização do Capital.

⁴ Corresponde ao salário.

cuja pobreza aumenta diretamente conforme a riqueza produzida e apropriada privadamente, colocando boa parte da população trabalhadora na superpopulação relativa.

Marx (1985) afirma que o processo de acumulação gera o crescimento absoluto de uma população trabalhadora, que é sempre mais rápido do que o aumento do capital variável⁵. Portanto, é a acumulação de capital que cria um excedente de trabalhadores disponíveis à sua lógica; desta feita, “acumulação do capital é, portanto, multiplicação do proletariado” (MARX, 1985, p. 188).

Logo, a composição orgânica do capital⁶ e a sua maneira de se desenvolver, explicitam a requisição do exército industrial de reserva, haja vista que:

A produção de superpopulação relativa ou liberação de trabalhadores avança ainda mais rapidamente do que a revolução técnica do processo de produção de qualquer maneira já acelerada com o progresso da acumulação e o correspondente decréscimo proporcional da parte variável do capital em relação à constante. Se os meios de produção, ao crescer em volume e eficiência, se tornam meios de ocupação dos trabalhadores em menor grau, essa mesma relação é modificada de novo pelo fato de que, à medida que cresce a força produtiva do trabalho, o capital eleva mais rapidamente sua oferta de trabalho do que sua demanda de trabalhadores. O sobretrabalho da parte ocupada da classe trabalhadora engrossa as fileiras de sua reserva, enquanto, inversamente, a maior pressão que a última exerce sobre a primeira obriga-a ao sobretrabalho e à submissão aos ditames do capital. A condenação de uma parcela da classe trabalhadora à ociosidade forçada em virtude do sobretrabalho da outra parte e vice-versa torna-se um meio de enriquecimento do capitalista individual e acelera simultaneamente, a produção do exército industrial de reserva numa escala adequada ao progresso da acumulação social (MARX, 1985, p. 203).

Diante do exposto, entende-se que a demanda de trabalho não significa aumento da classe trabalhadora, porque conforme Marx (1985, p. 206) “[...] se, por um lado, sua acumulação [de Capital] multiplica a demanda de trabalho, por outro multiplica a oferta de trabalhadores mediante sua ‘liberação’”, e por isso, a existência do exército de reserva configura-se enquanto estratégia para pressionar os

⁵ Conforme Marx (1985, p. 235) “É a parte do capital convertida em força de trabalho [...]. De uma magnitude constante, esta parte do capital transforma-se continuamente numa variável. Chamo-lhe, por isso, parte variável do capital, ou mais resumidamente: capital variável.”

⁶É a relação entre capital constante (matéria-prima, máquinas, etc.) e capital variável (força de trabalho). A respeito ver MARX, K. **O Capital: crítica da economia política**. Apresentação de Jacob Gorender; coordenação de revisão de Paul Singer; tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. – 2. ed. Capítulo XXIII – São Paulo: Nova Cultural, 1985.

trabalhadores a intensificarem o seu ritmo de trabalho e submeterem-se a salários precários.

Nesse ínterim como explana Maranhão (2008, p.44), “a criação de uma *‘superpopulação relativa’* deve ser entendida não como produto exterior, distúrbio do sistema de produção, ou mera inadequação da gestão estatal, mas, antes, como produto histórico, necessário à acumulação e ao desenvolvimento da riqueza no sistema capitalista”.

Marx (1985), por sua vez, considera que essa superpopulação relativa é constituída pelas populações **flutuante** (trabalhadores ora atraídos ora repelidos pelos locais de trabalho), **latente** (composta por pessoas que não trabalham em indústrias e que esperam uma oportunidade para migrar e se firmar na mesma), **estagnada** (parte da força de trabalho que ocupa funções deteriorantes e com baixa remuneração) e o **pauperismo** (que contempla os doentes, idosos, acidentados) e que compreende também, o lumpemproletariado (composto por prostitutas, vagabundos, delinqüentes, etc.). Para esse autor, aqueles que pertencem ao pauperismo são o sedimento mais profundo da categoria.

Netto e Braz (2009, p.2009) esclarecem que no processo de exploração da força de trabalho que envolve também essa superpopulação relativa, as consequências rebatem no pauperismo absoluto “[...] quando as condições de vida e trabalho dos proletários experimentam uma degradação geral: queda do salário real, aviltamentos dos padrões de alimentação e moradia, intensificação do ritmo de trabalho e aumento do desemprego” ou relativo que “[...] se caracteriza pela redução da parte que lhes cabe [aos trabalhadores] do total dos valores criados, enquanto cresce a parte apropriada pelos capitalistas” (NETTO; BRAZ, 2009, p. 135). Isso se dá porque quando ocorre a extração da mais-valia absoluta, há uma tendência à pauperização absoluta; quando ocorre o predomínio da mais-valia relativa, há uma sobreposição do pauperismo relativo. A diferença é que neste último, o nível de vida não é tão degradante, embora as condições de trabalho permaneçam precárias.

Tão logo, sabendo que a única preocupação do sistema capitalista é adquirir compulsivamente mais lucro, a melhoria das condições de vida e trabalho da classe trabalhadora formalmente ativa ou daqueles que compõem a superpopulação relativa ficam rechaçadas.

Dessa maneira, para Marx:

o pauperismo constitui o asilo para inválidos do exército ativo de trabalhadores e o peso morto do exército industrial de reserva. Sua produção está incluída na produção da superpopulação relativa, sua necessidade na necessidade dela, e ambos constituem uma condição de existência da produção capitalista e do desenvolvimento da riqueza (MARX, 1985, p. 209).

Essa situação de pauperismo se intensifica, inclusive, perante a especialização na divisão sociotécnica do trabalho, em que a divisão entre os países centrais e periféricos se opera em condições desiguais entre eles, de forma que os países centrais obtêm crescentes vantagens sobre os periféricos. Para esses últimos, como o caso do Brasil, é estimulado o crescimento da desigualdade social.

Face ao desenvolvimento desigual e combinado do modo de produção capitalista, na fase monopólica do Capital, foram impulsionados os modelos de produção taylorista-fordista e o toyotismo, a fim de intensificar essa relação social fetichizada. No taylorismo-fordismo, a produção em série e em massa assentava-se na gerência científica - a qual buscava eliminar o desperdício do tempo e de atos desnecessários ao processo de produção. Nesse entendimento, o Trabalhador era unifuncional e realizava apenas movimentos repetitivos, momento em que sua vida e trabalho passaram a se atrelar, experienciando o que Gramsci (1968) denominou de americanismo-fordismo.

Esse modelo, fincado no americanismo-fordismo, participou dos rebatimentos da Crise de 1929, cuja resposta foi o Estado de bem-estar social nos países centrais, que garantia direitos políticos e sociais mínimos. Nesse momento, a tentativa da hegemonia do capital sobre o trabalho se deu através da forte ofensiva sobre os sindicatos, articulada à persuasão dos trabalhadores.

Contudo, ainda que o auge fordista tenha propiciado uma produção em massa articulada ao consumo em massa, mantiveram-se sinais de insatisfação entre os trabalhadores. Em 1973, após os “anos gloriosos”, o período de crescimento acelerado foi encerrado porque a economia capitalista havia, pela primeira vez após a segunda Guerra Mundial, entrado em recessão. Tal fato acabou por acarretar a crise do Estado Burguês, momento em que o Estado utilizou políticas socioassistenciais para amenizar as desigualdades decorrentes das contradições da época.

Atentando para a particularidade de que no Brasil não houve *Welfare State*, presente nos países desenvolvidos, concordamos com Farias (2011), pois pode-se dizer que o Estado de bem-estar-social no Brasil, não aconteceu de fato. Contudo, o que ocorreu foram os reflexos do sistema internacional, marcado pelo processo de exportação de capitais, imprimindo um novo impulso à industrialização do país.

No modelo desenvolvimentista, buscava-se desenvolver nacionalmente a economia dependente e subdesenvolvida, cujo Estado voltou-se para o social com dois objetivos essenciais: para que os trabalhadores não fossem apenas produtores, mas consumidores visando o enfrentamento da questão social pela via da obtenção de consensos de classes.

Portanto, corroboramos com Sampaio Jr (2012) quando afirma que o desenvolvimentismo foi uma arma ideológica tanto das forças econômicas quanto das sociais, com a finalidade de firmar a economia burguesa através dos intentos do capitalismo nacional. Nesse sentido, a política social deveria estar sujeita à política econômica. Vale ressaltar que esse modelo evidencia seu esgotamento na esteira da crise estrutural do capital, desencadeada a partir de meados dos anos 70 do século XX.

Dessa maneira, enquanto resposta à crise de 1970, a reestruturação produtiva ancorada no padrão de produção toyotista, tem como um dos elementos a divisão internacional do trabalho enquanto produto da divisão do trabalho entre os Estados-nações e em seu próprio território, onde cada região fica responsável pela produção de determinada mercadoria, no período de reestruturação produtiva ganha mais força. Por isso, nota-se que a mundialização do capital, alimentada pelo capital financeiro, intensifica a divisão internacional do trabalho e conseqüentemente a relação de dependência dos países periféricos ao centro, determinando uma relação de dependência não só entre países mas entre regiões.

Com isso, considera-se que uma das determinações fincadas na divisão internacional do trabalho rebate no desenvolvimento tecnológico, bem como na necessidade de viabilizar um transporte rápido e barato para assegurar a compressão espaço-tempo e garantir as trocas comerciais, cujo amparo da mundialização do capital possibilita transpor as barreiras geográficas e estreitar relações econômicas entre países centrais e periféricos e entre regiões mais desenvolvidas e menos desenvolvidas.

Logo, a expansão do Capital, sob o signo da mundialização financeira, modifica as relações comerciais, a fim de expandir a abrangência do mercado e conseqüentemente o lucro. Para tanto, busca estratégias visando anular o espaço-tempo, ou seja, desenvolvem-se maneiras de realizar mais rapidamente a mais-valia e, neste sentido, conduzir de modo aligeirado a mercadoria ao consumidor, garantindo a finalização do ciclo produção-circulação-consumo. Portanto, a mundialização do capital interfere na nova divisão do trabalho, acelerando a circulação de mercadorias, fazendo com que inclusive filiais de empresas de países desenvolvidos sejam abertas em países periféricos, ou seja, se mundializa não só a produção, mas o consumo também.

Assim, a importância de cada trabalhador e de cada função no Estado-nação é determinada pelas necessidades de produção e troca, cujas diferenças regionais tratam de valorizar ou não a atividade profissional. Em suma, as demandas de trabalho são determinadas muitas vezes por necessidades externas, que exigem determinado arcabouço profissional para suprir as requisições do Capital. Desse modo, busca-se adaptar o contexto existente ou até mesmo criá-lo, visto que os mecanismos de exploração e acumulação baseiam-se nas mudanças de padrões de produção, bem como de trabalhadores, dando espaço para novas profissões, a exemplo dos motoboys.

Perante o que foi explanado, é possível considerar que há um fio condutor entre a mundialização, a compressão espaço-tempo, a divisão internacional do trabalho, o desenvolvimento desigual e combinado e a funcionalidade dos motoboys nesse contexto. Isto porque esses elementos agem articuladamente em favor do desenvolvimento da economia, basta lembrar que a mundialização do capital modifica a divisão internacional do trabalho, fazendo com que países periféricos participem mais ativamente da economia, ainda que mantendo-se submetidos aos imperativos dos países centrais, em conformidade com o desenvolvimento desigual e combinado; assim, revela-se a necessidade de comprimir espaço-tempo a fim de que as relações comerciais se estreitem, ao tempo em que possibilita uma maior rotatividade da produção e do consumo.

Desse modo, essas relações passam a requisitar uma nova gama de profissionais, os quais devem obter enquanto habilidades essenciais a agilidade e a proatividade, para assim contribuírem na realização mais rápida da mercadoria – a

exemplo da profissão dos motoboys. Portanto, esses fatores interferem na expansão da economia assim como a cultura local e o modo como se desenvolve o processo de trabalho, bem como a própria relação desigual entre classes.

No caso brasileiro, por conta das novas demandas do capital que concentra suas intenções também no meio urbano, é possível ver a cidade se expandir, muitas vezes mediante o êxodo rural⁷. Sendo que a estrutura urbana não dá conta de abarcar a todos os sujeitos migrantes, agudizando a desigualdade e a pobreza, reafirmando a subsunção do trabalhador ao capital e ampliando a degradação da força de trabalho, como já foi apontado ao discorrer sobre a lei geral da acumulação capitalista.

Outrossim, enquanto partícipes da superpopulação relativa, para não adentrarem no pauperismo absoluto, a estratégia para enfrentar o desemprego é se inserir flexivelmente, precariamente, e às vezes até informalmente no mercado de trabalho. Pois conforme Meszáros (2007, p.146):

[...] a necessidade da produção de desemprego, 'enxugamento' etc., surge necessariamente dos imperativos produtivos antagônicos do capital que buscam o lucro – e a acumulação – a que não pode absolutamente renunciar, de modo a restringir-se de acordo com os princípios racionais e humanamente gratificantes. O capital deve manter seu impulso inexorável em direção aos seus alvos auto-expansivos, por mais devastadoras que sejam as conseqüências, ou, do contrário, perde a capacidade de controlar o metabolismo social de reprodução.

Nesse aspecto, conforme o desenvolvimento técnico-científico-informacional, a divisão do trabalho se intensifica por meio da reestruturação produtiva, acarretando novas práticas e necessidades e requerendo novas modalidades de trabalho, como a dos motoboys. Seja para explorar novos nichos de mercado, seja para redistribuir o trabalho das grandes empresas a dependência permanece intacta, agora com novas facilidades posto a compressão espaço-tempo, que segundo Harvey (1992), tem a funcionalidade de reduzir o tempo de giro do capital, "aniquilando o espaço pelo tempo".

Como Tavares nos explica:

⁷ Por conta dos trabalhos sazonais, superexploração do trabalho que conduz à exaustão, doenças psicofísicas, além dos próprios fatores climáticos, muitos trabalhadores do campo migram para a cidade como forma de melhorar de vida, em que mesmo submetidos à informalidade, a contratos temporários, terceirizados, vislumbram que há mais possibilidades de realizar atividades e adquirir um pouco mais de dinheiro para a reprodução de si e de sua família.

Ao lado dessas metamorfoses emerge uma nova divisão internacional do trabalho, favorecida por fatores que traduzem as condições de desvantagem do trabalhador em contraposição ao poder incontrolável do capital nesse momento histórico. Por um lado, as inovações tecnológicas são derivativas de processos de produção flexíveis, capazes de ser executados parcialmente através de operações fragmentadas, em qualquer lugar do mundo, por trabalhadores com um mínimo de qualificação. E por outro, existe uma oferta abundante de força de trabalho barata nos países em desenvolvimento, o que inviabiliza qualquer propósito, por mais bem intencionado que seja, de organização autônoma de trabalho (TAVARES, 2002a, p. 112).

Dito isso, concorda-se com Milton Santos, quando ele diz que “essa divisão territorial do trabalho cria uma hierarquia entre lugares e, segundo a sua distribuição espacial, redefine a capacidade de agir de pessoas, firmas e instituições” (SANTOS, 1996, p.108). Em outras palavras, o desenvolvimento e dinâmica da cidade estão determinados pela divisão internacional do trabalho, guiado pelo capital fetiche.

Logo, o movimento de financeirização do capital impulsionou o deslocamento espacial de capitais, produzindo novos ambientes propícios à exploração capitalista, assim como proporcionou a expansão dos serviços e a considerável redução do emprego. Nessa trilha, a mundialização do capital potencializou o desenvolvimento desigual e combinado, em que o capital financeiro passa a direcionar o processo de acumulação, realizando transformações não só na economia, mas na sociedade, na cultura, nas cidades, etc. Assim, Marx (1985 *apud* Harvey, 2005) aponta que:

A necessidade de um mercado em permanente expansão acossa a burguesia sobre toda a superfície do globo. Ela deve se estabelecer em todo lugar, estabelecer conexões por toda parte [...] Por meio da exploração do mercado mundial, a burguesia deu um caráter cosmopolita à produção e ao consumo em cada país [...] todas as indústrias nacionais antigas foram destruídas ou estão sendo destruídas diariamente. [...] Em vez das antigas necessidades, satisfeitas pela produção doméstica, constatamos novas necessidades, que exigem produtos de lugares distantes e climas diversos para sua satisfação [...] (MARX, 1985 *apud* HARVEY, 2005, p. 196-197).

Entretanto, a mundialização do capital traz a falsa idéia de que a força de trabalho teria esgotado sua capacidade de criar riquezas, ao passo que o capital fictício, parasitário assumiria o lugar da produção no modo de produção capitalista, como fonte produtora da riqueza social. Como Fontes (2005) aclara, o que está em debate não é o extermínio da produção de valores de uso, muito menos de uma criação inusitada do capital geradora da reprodução do dinheiro consigo próprio, e sim, trata-se da necessidade de produzir lucro “a qualquer preço”.

Dessa maneira, temos a intensificação da alienação em tempos de capital fetiche, pois a expansão do capital especulativo, financeiro impulsiona a agudização da crise da produção industrial, bem como "[...] perturbações que surgem com a absolutamente letárgica acumulação de capital (na verdade, acumulação fracassada) no campo produtivo da atividade econômica"(MESZÁROS, 2009, p.25).

Nesse contexto, existe uma categoria profissional contemporânea que tem suscitado a curiosidade e, por sua vez, se tornado objeto de pesquisa de alguns estudiosos. Trata-se da categoria profissional dos motoboys, submetidos a diversos regimes contratuais, cujas condições trabalhistas colocam em xeque tanto a dignidade da pessoa humana quanto as condições mínimas para desenvolver o seu trabalho.

Portanto, o esforço será voltado para a discussão da reestruturação produtiva guiada pela mundialização do capital, o papel do Estado nesse processo, a funcionalidade do trabalho improdutivo sob o capital, bem como alguns aspectos do trabalho dos motoboys.

2.1 CRISE, REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E MUNDIALIZAÇÃO: DETERMINANDO NOVAS DEMANDAS PARA O CAPITAL

Na geografia histórica do capitalismo, o ano de 1980 já indicava uma década complicada e intensa de conflitos. "Em 1983 o desemprego ficou acima dos 10% na maioria dos países industrializados (com a notável exceção do Japão), e a capacidade produtiva ociosa e os estoques não vendidos atingiram níveis sem precedentes" (HARVEY, 2005, p. 155).

Remetendo-nos à inflação da década de 1960 e a "estagflação da década de 1970" concorda-se com Harvey (2005), quando o mesmo teceu considerações a respeito de que esses elementos já indicavam uma crise de desvalorização do mundo do trabalho assim como do próprio capital, sinalizando para uma crise estrutural. Dessa maneira, discutir as mutações no mundo do trabalho é um desafio, posto que conforme a conjuntura histórica vai se modificando, novas e precárias atividades/profissões vão sendo demandadas pela própria necessidade do capital.

É preciso ressaltar que, enquanto nos países imperialistas desenvolveu-se dos anos 1940 a 1970 um Estado de bem-estar social, com a presença de uma

política de pleno emprego, o Brasil experimentava traços – em sua conformação histórica – da modernização conservadora⁸, cujos avanços tecnocientíficos permanecem ligados às maneiras intensificadas e arcaicas de exploração do trabalho. Em suma, moderniza-se a economia sem modificar, qualitativamente, as condições de vida e trabalho da classe trabalhadora.

Nesse sentido, atrela-se a essa característica um aspecto marcante da expansão nos países da América Latina, e conseqüentemente no Brasil, o desenvolvimento desigual e combinado⁹, em que a desvantagem econômica destes países em face dos países imperialistas é um elemento necessário para a expansão desses últimos. Logo, o entendimento do desenvolvimento desigual e combinado conduz à reflexão de que o subdesenvolvimento de alguns lugares é necessário ao desenvolvimento de outros. Nesse contexto, conforme Antunes (2012, p. 45) retrata, o mundo do trabalho exhibe “um processo de superexploração da força de trabalho, dado pela articulação entre baixos salários, jornada de trabalho prolongada e fortíssima intensidade em seus ritmos [...]”.

Aliado a essa condição estrutural do trabalho nas sociedades periféricas, verifica-se que em meados da década de 1970 o modo de produção capitalista vivenciara uma crise estrutural a qual mencionamos anteriormente, de sérias repercussões para o mundo do trabalho. Para Netto e Braz (2009, p. 157), a crise “[...] não é acidente de percurso, não é aleatória, não é algo independente do movimento do capital. [...] a crise é constitutiva do capitalismo: não existiu, não existe e não existirá capitalismo sem crise”. Destarte, é preponderante concordar com Meszáros (2004) quando assegura que o capitalismo é irreformável, incorrigível e incontrolável – demandando respostas para restaurar as formas de dominação do Capital.

Nas palavras de Mandel (1990, p. 231):

Toda crise de superprodução constitui uma agressão massiva do capital ao trabalho assalariado. Aumentando o desemprego e o medo do desemprego, a crise tende a fazer com que os trabalhadores aceitem as reduções (ou estagnações) dos salários reais, a aceleração dos ritmos da produção, as perdas de conquistas em matéria de condições de trabalho e de seguridade

⁸ Para mais esclarecimentos, consultar MAZZEO, A. C. **Estado e burguesia no Brasil**: Origens da autocracia burguesa. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1989.

⁹A respeito, ver: LÖWY, M. A teoria do desenvolvimento desigual e combinado. **Actual Marx**, v.18, n.1, p. 73-80, out.1998.

social, a redução das proteções constituídas na fase de prosperidade contra a pobreza e a injustiça mais flagrantes.

Dessa forma, a crise caracteriza-se: a) pela queda da taxa de lucro; b) hipertrofia financeira; c) concentração de capitais mediante as fusões entre monopólios e oligopólios; d) crise do *welfare state*; e) esgotamento do padrão de acumulação taylorista/fordista. Essa requisiu uma base de alterações no sistema ideológico e político dos Estados, promovendo redefinições profundas na relação entre capital e trabalho, processo que culminou com a reestruturação produtiva e mundialização do capital guiada pelo ideário neoliberal, com preponderantes reflexos para o mundo do trabalho e conseqüentemente, para a classe trabalhadora visto que a mesma fragmentou-se, se heterogeneizou e se complexificou ainda mais (ANTUNES, 1998).

É sob essa particularidade da conjuntura anteriormente assinalada que os motoboys adentram no cenário brasileiro, num período de tentativa de superação da crise. Nesse entendimento, supõe-se que os motoboys são trabalhadores modernos e precarizados, fazendo parte do que Marx (1985) tratara como superpopulação relativa. Braga (2012), por sua vez, reafirma essa análise mediante a categoria do precariado, que abarca as subcategorias da superpopulação relativa, à exceção do lumpemproletariado, no contexto contemporâneo. Em suma, os motoboys são sujeitos precarizados que possuem diversos modos de inserção no mercado de trabalho, seja através da informalidade, de contratos parciais, temporários, etc.

Assim, entendemos por precarização do trabalho a intensificação da precariedade estrutural que desprotege, subsume e aliena o trabalhador em diversas dimensões de sua vida, pois como abordam Antunes e Alves (2004, p.348):

A alienação/estranhamento é ainda mais intensa nos estratos precarizados da força humana de trabalho, que vivenciam as condições mais desprovidas de direitos e em condições de instabilidade cotidiana, dada pelo trabalho part-time, temporário, e precarizado. Sob a condição da precarização, o estranhamento assume a forma ainda mais intensificada e mesmo brutalizada, pautada pela perda (quase) completa da dimensão de humanidade. Nos estratos mais penalizados pela precarização/exclusão do trabalho, o estranhamento e o fetichismo capitalista são diretamente mais desumanizadores e bárbaros em suas formas de vigência. E é o que estamos presenciando hoje, intensamente, em tantas partes do mundo e em particular na América Latina.

Nessa perspectiva, sob a égide do neoliberalismo, a fragmentação do trabalho no Brasil constitui um traço central e se deu devido a dois fatores: o desemprego estrutural, que culminou na intensificação de trabalhos informais e precários e a pressão do exército de reservas sobre os trabalhadores ativos, que os conduziu a acatar salários ínfimos e péssimas condições de trabalho.

Em vista disso, a reestruturação produtiva firmada no padrão de produção toyotista, que tem como componente a terceira revolução científica e tecnológica, traz uma nova forma de gestão da força de trabalho. As suas bases, firmadas no controle de qualidade e incrementos de gerir o trabalho vêm sofrendo alterações, em virtude da necessidade de adequar-se ao desenvolvimento capitalista mundial. Nessa conjuntura, a classe trabalhadora permanece sob o controle do capital, o qual permanece organizando e regulando o trabalho.

Conforme as alterações mencionadas anteriormente, no padrão toyotista, ao contrário do modelo taylorista-fordista, a lógica é *produzir de acordo com a demanda*, a fim de impedir ou reduzir os riscos de superprodução e o subconsumo, tendência do período taylorista/fordista. Soma-se a isso o sistema automatizado *Just in time*, ou seja, o melhor aproveitamento possível do tempo de produção, na tentativa de minimizar estoques, *flexibilizando a força de trabalho* e possibilitando a subcontratação. A *automatização*, sistema utilizado no *Just in time*¹⁰, funda-se na utilização de máquinas que possam substituir ou diminuir o número de trabalhadores necessários numa linha de montagem. O *trabalho em equipe* também é uma das principais características do “toyotismo”, pois ele permite que todos possam ser tidos como líderes e desempenhar as mesmas funções, cujo objetivo é coordenar o outro e substituí-lo quando for necessário.

Por conseqüência, “[...] *kanban*¹¹, *just-in-time*, flexibilização, terceirização, subcontratação, Círculo de Controle de Qualidade - CCQ, controle de qualidade total, eliminação do desperdício, ‘gerência participativa’, sindicalismo de empresa, entre tantos outros elementos, propagam-se intensamente” (ANTUNES, 1998, p. 27). Logo, conjectura-se que com a flexibilização da produção, do trabalho, da jornada e da remuneração (*IBIDEM*), característica essencial do *toyotismo*, houve novas formas de inclusão no mercado de trabalho, sendo que estas excluem os trabalhadores do acesso aos direitos trabalhistas, cujas relações sustentam

¹⁰ Melhor rendimento em menor tempo.

¹¹Produção conforme a demanda.

perspectivas de trabalho dualistas, podendo ser estáveis ou precárias, fruto de uma combinação que vai desde a utilização das práticas fordistas ao incremento do modelo *toyotista*, como é o caso das terceirizações, da expansão do trabalho informal e de diferentes formas de precarização.

Fez-se necessário mencionar os elementos acima, pois o processo de trabalho dos motoboys possui enquanto determinante a necessidade de intensificação dos ritmos de produção e consumo desse modo, embora distante do espaço fabril é mediatizado pelo mesmo, tendo em vista que fazem circular mercadorias produzidas muitas vezes nesses locais, e assim, algumas características presentes no padrão de produção se alastra para o trabalho desses sujeitos, porque a lógica do *just in time*, "do estoque zero" , *kanban* - produção conforme a demanda, da eliminação do desperdício, da participação do trabalhador no processo para que o mesmo sinta-se parte "da família" empregadora e da multifuncionalidade – cujos elementos são estimulados pela flexibilização e terceirização do trabalho – se fazem presentes.

Ora, mas de que forma as lógicas do *just in time*, “estoque zero” e *kanban* se fazem presentes? Os motoboys recebem a exigência, muitas vezes de maneira sutil, de realizar as entregas em menor tempo ou, como se veicula nas propagandas dos estabelecimentos, eles realizam a entrega/serviço “no tempo certo”; embora não exerçam suas atividades atuando diretamente com estoque, o papel dos mesmos é justamente não permitir que a mercadoria fique parada na loja, restaurante, farmácia, e assim, evitando o desperdício, fazendo com que a mercadoria chegue mais rápido ao consumidor e por isso, driblando também a concorrência; por sua vez, ainda que o *kanban* trate da produção conforme a demanda, a sua lógica persiste ao notarmos que os motoboys realizam entregas conforme a demanda, e portanto, evitando o desperdício de tempo. Desse modo, de acordo com Abílio (2014, p.18):

O motoboy pode estar na ponta da cadeia de produção publicitária, garantindo o tempo de realização de determinado comercial, pode garantir o fluxo monetário e de documentos das mais diversas ordens, além de também garantir a redução de tempo ocioso, ou a economia de tempo de não trabalho para outros trabalhadores – pela entrega de refeições, por exemplo. Em outras palavras, o cálculo do tempo-espaço, que é o cerne do trabalho do motoboy, não diz respeito apenas ao seu próprio trabalho, mas se traduz na redução do tempo despendido na esfera da produção e da circulação, assim como na redução de custos de deslocamentos para outras

relações de trabalho e cadeias produtivas, incluindo-se aí a própria esfera da circulação.

Considerando que os motoboys são trabalhadores contemporâneos, é possível vislumbrar que o momento atual é eivado de elementos do passado, cuja herança é a reatualização de velhas estratégias do capital. Com isso, Oliveira (2003, p. 129) destaca que o subdesenvolvimento é necessário ao desenvolvimento, dando um exemplo ao declarar que “[...] a agricultura atrasada financiava a agricultura moderna e a industrialização [...]” e que a cultura de subsistência era um mecanismo de rebaixamento do custo de reprodução da força de trabalho no meio urbano, cujo “[...] exército de reservas se encontrava ocupado em atividades informais [...]”. (OLIVEIRA, 2003, p. 130).

Por consequência, no passado

[...] o informal [...] tratava-se de uma forma que combinava acumulação insuficiente com o privilegiamento da acumulação propriamente industrial. [...] Tratava-se de utilizar a própria mão-de-obra criada pelo movimento em direção às cidades – e não de uma reserva pré-capitalista – para prover de serviços as cidades que se industrializavam (OLIVEIRA, 2003, p. 135).

Logo, nota-se que a informalidade não é um aspecto contemporâneo do mundo do trabalho; antes, é estrutural, tendo se intensificado conforme o movimento de reestruturação do capital. Assim, sendo funcional ao modo de produção capitalista, a informalidade é crucial para o sistema, pois barateia a força de trabalho ao mesmo tempo em que é estratégia de sobrevivência.

2.2 ESTADO BRASILEIRO: UM AGENTE ATIVO NA RESTAURAÇÃO DO CAPITAL

Como consequência da crise estrutural do capital, o desemprego se alastra, assim como o aumento da desigualdade. Portanto, almejar uma resposta consistente do Estado capitalista para as expressões da questão social advindas desse processo, seria uma tentativa de negação da realidade.

Corroborando com a perspectiva de Meszáros (2009), a ação do Estado em favor do Capital se faz crucial, uma vez que é ele quem firma o aparato jurídico e político do neoliberalismo, impulsionando as privatizações e restrições de direitos, atingindo preponderantemente a classe trabalhadora, pois há uma tentativa de homogeneizar o modelo de produção e reprodução do capital, com forte incidência

sobre a ideologia e necessidades de bens de consumo. Entretanto, vale ressaltar que esta homogeneização se ancora nas diferenças e desigualdades das economias nacionais. A resultante desse movimento é a aceleração do desenvolvimento desigual entre os diversos ramos e setores da economia (IAMAMOTO, 2012).

É justamente nessa época de mundialização e financeirização do capital que ocorre a minimização do Estado no trato das expressões da “questão social” e a sua maximização para o aspecto econômico. Conforme Frigotto (1999, p.83):

A idéia-força batizadora do ideário neoliberal é a de que o setor público (o Estado) é responsável pela crise, pela ineficiência, pelo privilégio, e que o mercado e o privado são sinônimos de eficiência, qualidade e equidade. Desta idéia-chave advém a tese do ‘Estado mínimo’ e da necessidade de zerar todas as conquistas sociais, como o direito à estabilidade de emprego, o direito à saúde, educação, transportes públicos, etc. Tudo isso passa a ser regido pela férrea lógica das leis de mercado. Na realidade, a idéia de ‘Estado mínimo’ significa o Estado suficiente e necessário unicamente para os interesses da reprodução do capital.

Portanto, os impactos decorrentes da *restauração do capital* (BRAGA, 1996)¹² se processaram de modo mais predatório, uma vez que no país jamais chegou a se concretizar um Estado de Bem Estar Social, tal qual o modelo erguido nos países de capitalismo avançado, muito menos uma sociedade salarial¹³, que para Castel (1998) é a forma mais desenvolvida de democracia da história Ocidental.

Não à toa, para compreender as particularidades da formação sócio histórica brasileira, é necessário captar a maneira como se construíram e consolidaram as classes sociais, o caráter estatal e os moldes como se desenvolveu a organização da produção, cujos traços da modernização conservadora persistem até os dias atuais.

Nessas conformações, a função do Brasil enquanto País periférico é fornecer subsídios para a acumulação do capital nos países centrais, (OLIVEIRA, 2003). Nesse sentido, “o subdesenvolvimento [...] é uma produção da dependência pela

¹²Na obra **A restauração do capital**: um estudo sobre a crise contemporânea. São Paulo: Xamã, 1996, Ruy Braga pretende demonstrar a reestruturação produtiva do capitalismo enquanto processo vinculado a um projeto de restauração da ordem econômica e política do capital, marcada pela hegemonia financeira e pelo surgimento de novas abordagens ideológicas derivadas da ofensiva neoliberal.

¹³Nos países desenvolvidos, a sociedade salarial foi consolidada no século XX, a partir de dois processos civilizatórios do capitalismo. De uma parte, a estruturação do mercado de trabalho permitiu a predominância dos contratos de emprego assalariado e, de outra, a constituição de uma distribuição secundária da renda nacional favoreceu a ampliação do rendimento do trabalho no excedente econômico (POCHMANN, 2003, p. 4).

conjunção de lugar na divisão social internacional do trabalho capitalista e articulação dos interesses internos”¹⁴.

Portanto, o processo de restauração do capital, conduzido sob o crivo das idéias neoliberais, promoveu um conjunto de transformações nas relações econômicas e sociais no país. O processo de “contrarreforma”, assim denominado por Behring (2003)¹⁵ colocou em xeque a efetivação dos direitos sociais e a possibilidade de melhoria de vida para a classe trabalhadora através da supressão ou redução de direitos e garantias sociais conquistadas. Como Behring e Boschetti (2008, p.147) afirmam, o movimento de “[...] obstacularização e/ou redirecionamento das conquistas de 1988 do Estado brasileiro, era fortemente difundido sobre o pretexto de que a crise econômica e social vivida pelo país, centrava-se na ineficiência orçamentária e administrativa dos setores públicos”.

Em vista disso, Fontes (2005, p.13) destaca que:

A expansão atual da chamada mundialização e da crise social que gera e aprofunda um traço fundamental do capitalismo, desde seus primórdios: a expropriação de uma parcela crescente da humanidade, tendo como contrapartida uma concentração inaudita dos recursos produtivos. Essa expropriação, relação fundante e central no capitalismo, continua a se ampliar, apesar de modificar-se constantemente na aparência e de incidir sobre diferentes espaços sociais. [...] É uma relação que envolve o todo social, as formas de ser, de pensar, de agir, de existir. Sua expansão e suas modificações trazem novas articulações também no âmbito político.

Nesse sentido, os rebatimentos no mundo do trabalho são perversos e colocam o sujeito-trabalhador a uma condição sub-humana para desenvolver a sua atividade. Dessa forma, se agudizam as expressões da “*questão social*” que, como ressalta Netto (2000, p. 45) está “[...] elementarmente determinada pelo traço próprio e peculiar da relação capital/trabalho - a exploração”. Seguindo a mesma linha de raciocínio de Netto (2012, p.126) afirma que, o “Estado [em todo o tempo] proporcionou várias medidas para privilegiar os interesses econômicos da classe hegemônica, associado, subordinadamente, à burguesia internacional”.

Numa era de financeirização transnacionalizada – cuja imperatibilidade do capital financeiro se materializa na função técnica do dinheiro de manusear o capital

¹⁴ Ibid., p.127.

¹⁵Para aprofundar esse debate conferir BEHRING, E. R. **Brasil em contra-reforma: desestruturação do Estado e perda de direitos**. São Paulo: Cortez, 2003.

produtor de juros, ou, em outras palavras, “emprestar ou tomar emprestado e negociar com o crédito” e assim, tornar o capital-dinheiro em capital que rende juros, (GRANEMANN, 2002, p. 81) – reduz-se sobremaneira a força de intervenção estatal. Como aborda Fontes (2005, p.33):

[...] esse recuo do papel do Estado também deve ser entendido à luz de uma redução dramática de alternativas políticas, o que, paulatinamente, reduziu o papel da participação popular e da democracia a uma disputa pontual. [Nessa conjuntura] [...] crescem o desemprego e a precarização das relações de trabalho. [...] Aprofunda-se, em escala planetária, a desigualdade social [...].

Logo, historicamente a feição brasileira de economia e cultura dependentes expressa o caráter atrasado, desigual e combinado que reveste toda a sua trajetória, e contemporaneamente resgata “velhas formas” de exploração, com “novos” incrementos, que vão desde o caráter ideologizante até o desenvolvimento tecnológico-informacional, cujas “ [...] formas exóticas de trabalho abstrato [...] estão ali onde o trabalho aparece como diversão, entretenimento [...] ” (OLIVEIRA, 2003, p. 137), aparecendo, inclusive, na relação homem-moto, na atividade do motoboy, em que o instrumento de trabalho é também meio de transporte, isto porque mediante o desenvolvimento capitalista contemporâneo o trabalhador é proprietário dos seus próprios meios de produção, reduzindo, desse modo, os custos fixos da produção e criando a pseudo ideia de autonomia do trabalhador.

Seguindo essa perspectiva, ainda que no governo Lula o trabalho dos motoboys tenha sido reconhecido como profissão, fazendo referência ao artigo 1º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a lei 12 009/2009:

[...] regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - motofrete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Além da conquista da categoria referente à aprovação do Projeto de Lei 2865/2011, a partir da qual os trabalhadores passam a ter direito ao adicional de insalubridade de 30% sobre o valor do salário por ser considerada uma atividade perigosa, pois a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, apresenta no artigo 193 que:

São consideradas atividades perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, as que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem permanente contato com inflamáveis e explosivos e as atividades de mototaxista, de motoboy e de motofrete, bem como o serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Num momento de desregulamentação dos direitos, o trabalhador – dentre eles o motoboy – precisa sujeitar-se o máximo possível ao regime patronal e/ou ao mercado de trabalho, tendo em vista que as políticas, num padrão de produção flexível, tornaram-se flexíveis também. Nesse momento, o exército de reserva – necessário para o desenvolvimento do capitalismo, dispõe de inúmeras pessoas excluídas do mercado de trabalho e assim barateia a força de trabalho e contribui para o aumento do lucro do capitalista – se intensifica, corroborando para que os que estão empregados se sujeitem a quaisquer condições a eles impostas.

Na conjuntura do início dos anos 2000, marcada pela crise de legitimidade do projeto neoliberal e dos governos que mais diretamente lhe representam, surge o que melhor se adéqua ao momento: a ideologia do novo desenvolvimentismo, ancorada na falsa perspectiva de autonomia e “pleno emprego”. Logo, é na “era neodesenvolvimentista” – a qual se configura enquanto perspectiva ideológica – que Castelo (2012, p.614) afirma que a proposta dos defensores desse modelo estaria fincada na idéia de que seria

[...] uma etapa do desenvolvimento capitalista nunca antes vista, por conjugar crescimento econômico e justiça social, o que inauguraria um original padrão de acumulação no país, o social desenvolvimentismo, além de apontar para o rompimento com o neoliberalismo ou o subdesenvolvimentismo.

Porém, embora essa proposta tenha caído por terra (conforme Castello) - por se tratar de mais uma estratégia dentro do neoliberalismo e por não haver consonância igualitária entre desenvolvimento econômico e social – Amaral; Mota e Peruzzo (2011, p. 6) ressaltam que:

Esta mesma equação – mutatis mutandis – vem aparelhando a direção política dos governos de esquerda e centro-esquerda que alimentam a hipótese de criação do desenvolvimento nacional (leia-se, crescimento econômico) em articulação com políticas sociais compensatórias, ou seja, instituindo, tardiamente, um estado social-democrático e de bem-estar na América Latina.

Desse modo, “a partir de 2003, com o governo LULA, foram criadas estratégias de desenvolvimento pautadas em princípios ideológicos do social-liberalismo, entendido como uma reformulação do pensamento neoliberal” (GOMES, 2012, p.157). A respeito desse período, caracterizado pelo neodesenvolvimentismo, Amaral, Mota e Peruzzo (2011, p. 6) dizem que “[...] o argumento veiculado supõe a existência de um novo mito: o do crescimento econômico com desenvolvimento social e ambiental como um projeto de superação das históricas desigualdades sociais”.

Evidenciamos, então, que a chamada “Era Lula”¹⁶, trouxe consigo a facilidade de acesso a alguns bens de consumo, a instrumentos de trabalho, através da redução de impostos, a programas de renda mínima e incentivo ao crédito, acarretando, como aventado por alguns teóricos, a disseminação da pseudo idéia de que com o acesso a tais instrumentos o trabalhador pode ser autônomo.

O sistema de crédito possibilita a expansão geográfica do mercado por meio do estabelecimento da continuidade onde antes não existia continuidade alguma. A necessidade de anular o espaço pelo tempo pode, em parte, ser compensada pelo surgimento de um sistema de crédito [...] (Entretanto), em consequência, a relação centro-periferia ocasionada pela concentração e expansão geográfica geram contradições (HARVEY, 2005, p. 49-51).

Esse sistema de crédito aliado ao desemprego, trabalho precário e expansão da informalidade permite que dentre os objetos acessíveis ao trabalhador, a motocicleta se configure como instrumento de acesso facilitado - o que se traduz no crescimento significativo da compra/venda desse veículo, que tanto pode ser meio de transporte, como de vida. Em nome do desenvolvimento, sujeitos desprotegidos socialmente, são incentivados a exercitarem a liberdade de, sozinhos, encontrarem saídas para a sobrevivência, mesmo que, às vezes, o caminho para viver e morrer seja um só.

As razões pelas quais a moto, produzida em larga escala e de acesso facilitado, recebe aceitação definitiva tanto nas indústrias como no mercado de trabalho se dá a partir da necessidade do capital de reduzir custos e aumentar a lucratividade a "produtividade" do trabalhador. De fácil acesso e baixo custo, a moto passa a ser um instrumento que viabiliza a realização da mais-valia, ou simplesmente intensifica o trabalho dos sujeitos que a utilizam. Portanto, a

¹⁶ Para referir-se ao ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que governou o Brasil de 2003 a 2010.

facilitação do acesso à moto passa a ser uma das determinações técnicas e socioeconômicas que corroboram à firmação da profissão dos motoboys.

Dessa maneira, nessa conjuntura ancorada no padrão de produção *toyotista*, “o estoque zero com rapidez” garante aos motoboys espaço no disputado mercado de trabalho, quer pela via formal ou informal, desde que tenham como habilidade essencial a rapidez no trânsito, e para tanto, precisam também possuir o seu instrumento de trabalho, que na percepção marxiana compreendida por Netto e Braz (2009, p. 58), trata-se de um meio de trabalho, sendo “tudo aquilo de que se vale o homem para trabalhar (instrumentos, ferramentas, instalações, etc.)”.

Assim sendo, o contratante desses sujeitos compra um serviço/mercadoria denominado transporte, sendo esse regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB (1997, grifo nosso) que ao tempo em que “fiscaliza” o trânsito, traz consigo a facilidade dos motoboys em ziguezaguear as rodovias, pois o artigo 56 desse Código destaca que **"É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela."** – foi vetado em 1997, pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, impulsionando, assim, por via legal, a intensificação do trabalho.

O trabalho dos motoboys contribui para o crescimento econômico à medida que são eles que corroboram para a realização da mercadoria, pois agem na interlocução entre a circulação e o consumo, funcionando muitas vezes enquanto agente comunicador entre o comerciante e o cliente, permitindo que a mercadoria seja consumida.

Explica-se, por isso, a participação do Estado nesse processo, uma vez que “flexibilizou” tanto a compra desse instrumento – moto, quanto as normas de uso. Nesse momento, o papel do Estado é útil, pois, segundo Harvey (2005, p. 81) ele deve “[...] amparar e aplicar um sistema legal que abrange conceitos de propriedade, indivíduo, igualdade, liberdade e direito, correspondente às relações sociais de troca sob o capitalismo”, inclusive regulando a precariedade seja através da “frágil” regulamentação e fiscalização do trabalho, seja pela via da facilidade de acesso a bens de consumo, reafirmando a “ideologia” do trabalhador autônomo.

Atente-se para o fato de que esse aspecto se intensificou a partir da “era da facilitação ao crédito”, devido à fusão entre o capital produtivo e o financeiro,

expandido no Brasil no período do “lulismo” ou como Oliveira; Braga; Rizek (2010)¹⁷ chamam, hegemonia às avessas, cujas ações auxiliam na subsunção do precariado ao capital (BRAGA, 2012).

Essa funcionalidade do Estado ao Capital se deve ao fato de que “o conjunto da massa de mercadorias, o produto global, tanto da parte que substitui o capital constante e o variável, quanto a que representa a mais-valia, precisa ser vendido. A venda da mercadoria depende da capacidade de consumo da sociedade” (MARX, 1983, p. 185). Dessa maneira, o Estado passa a viabilizar formas da sociedade consumir as mercadorias produzidas e que precisam ser realizadas para gerar o lucro ao capitalista, e assim explicam-se as facilidades de crédito, articulações público-privado para a melhoria de determinadas estradas e infraestruturas, em geral, além dos programas de transferência de renda.

Portanto, o Estado é um regulador de relações empregatícias, ao tempo em que é um facilitador da realização da mais-valia, pois através da regulamentação das relações empregatícias pretende-se garantir direitos aos trabalhadores, porém a própria relação de produção e circulação de mercadorias – que são momentos distintos no movimento de rotação do capital – para a realização, ocorre exploração e subsunção desses mesmos trabalhadores. Portanto, as próprias leis burguesas – inclusive as que concernem ao direito do trabalho - se submetem às determinações do Capital.

Tão logo, entendemos que os motoboys emergem no contexto de reestruturação do Capital, em que o período “neodesenvolvimentista” passa a dar mais visibilidade a estes sujeitos, visto que esse modelo viabilizou investimentos em infra-estrutura, e conseqüentemente na expansão das cidades, atuando na facilitação de crédito tanto para as motos quanto para os veículos automotores em geral. Com uma cidade obstruída, abarrotada pelo transporte individual, são evidentes os obstáculos à mobilidade urbana; na busca por alternativas de mobilidade, indispensável à compressão espaço-tempo, a moto se constitui um facilitador do consumo, contribuindo para o encurtamento do tempo de rotação do capital. Por outro lado, o Estado também contribui para o aumento da compra/venda de motos, ao facilitar o acesso ao crédito, assim como oferecendo base para a consolidação da categoria dos motoboys ao reconhecê-la, juridicamente, enquanto

¹⁷ Organizadores do livro intitulado **Hegemonia às avessas**: economia, política e cultura na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo, 2010.

profissão. Mas que fique claro, numa sociabilidade regida pelo fetiche da mercadoria, o valor de uso é apenas suporte para o valor de troca e, portanto, independente de quando ou para quê a mercadoria será utilizada - o que importa é que seja realizada.

2.3 REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E TRABALHO IMPRODUTIVO: CONTORNANDO O TRABALHO DOS MOTOBOYS

Sob a conjuntura dos anos 1990, constitui-se “uma nova morfologia do trabalho” (ANTUNES, 2013). Por conseguinte, fazer “uma análise do capitalismo atual nos obriga a compreender que as formas vigentes de valorização do valor [...] reduz ainda mais a remuneração da força de trabalho”¹⁸, ampliando e/ou intensificando a jornada de trabalho, com flexibilização das leis trabalhistas e descuro governamental perante os direitos dos trabalhadores.

Antunes (2013), Alves (2002, p. 84) ressaltam que:

Se, por um lado, é perceptível a constituição de um contingente restrito de novos operários e empregados ligados a conglomerados industriais e de serviços, com estatuto salarial formal, por outro lado, tendeu a ampliar-se o contingente do proletariado industrial e de serviços mais precário, constituído pela força de trabalho das suas redes de subcontratação. O crescimento exacerbado da terceirização na indústria e serviços contribuiu para a constituição ampliada do precário mundo do trabalho. [Nessa lógica houve] a disseminação de cooperativas de trabalho, [em que] muitas delas [foram/são] constituídas para burlar a legislação trabalhista [...].

É neste âmbito que Druck (2013, p. 66) explana que na nova morfologia do trabalho, “o processo de [...] precarização expressa uma instabilidade instituída, também e centralmente, como forma de dominação social do trabalho” e acrescenta que o processo supracitado possui cinco expressões, sendo reveladas através: 1- das formas de mercantilização da força de trabalho; 2- na organização e nas condições de trabalho, demonstradas claramente na intensidade do trabalho; 3- nas condições de segurança do trabalho, com uma maior submissão dos sujeitos às condições impostas; 4- fragilização do reconhecimento social, sendo o desemprego a sua forma mais expressiva; 5- nas condições de representação e de organização

¹⁸ Ibid., p.14.

sindical, configurando uma fragilização e fragmentação política da classe trabalhadora.

Embora a precarização seja a intensificação das condições de precariedade do trabalho e das relações empregatícias na sociedade contemporânea, sabe-se que o determinante do sistema capitalista, a saber, a contradição capital/trabalho, como explanamos no início do presente capítulo, permite o crescimento da riqueza e pobreza, fundamentando então a desigualdade social.

É nesse contexto que vislumbramos os sujeitos dessa pesquisa, pois, pelo fato do mercado de trabalho não contemplar a todos formalmente, os mesmos se vêem fortalecendo o exército de reserva e experimentando o desemprego, cuja tentativa de superar esta situação é adentrar na precarizada e insegura atividade de motoboy, e com isso, passam a fazer parte do precariado (BRAGA, 2012).

Por isso, a categoria profissional dos motoboys, “surge” na década de 80 e se expande na década de 1990, época esta de desmantelamento dos direitos sociais e de consolidação do novo padrão produtivo. Logo, haveremos de nos deter nos elementos do momento coevo, pois o presente explica o passado.

A respeito dos sujeitos-motoboys, Oliveira (2003, p. 38) afirma que:

A ocupação surgiu no Brasil, no início da década de 80, mais precisamente no ano de 1984. O primeiro empresário de serviços de moto-entrega de que se tem notícia foi Arturo Filosof, um argentino que, em 1984, trouxe a idéia de Buenos Aires para São Paulo, onde fundou a Diskboy. Sua empresa levou alguns meses para receber a primeira encomenda, mas em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em vários jornais e revistas nacionais.

Por conseguinte, de acordo com o autor supracitado entende-se que os motoboys são uma categoria moderna e arcaica, pois inseridos na divisão sociotécnica do trabalho, nascem pela necessidade do capital reestruturado de comprimir o espaço-tempo (HARVEY, 1992) – prioritariamente no espaço urbano – para reduzir o tempo de desvalorização do capital e, conseqüentemente, contribuir para que a mais-valia se realize mais rapidamente, visto que esses sujeitos estão trabalhando na circulação, momento em que o capital se desvaloriza (MARX, 1971a).

Nessa vereda, Harvey (1992, p.219) pondera que:

[...] a experiência da compreensão do tempo-espaço é um desafio, um estímulo, uma tensão e, às vezes, uma profunda perturbação, capaz de provocar, por isso mesmo, uma diversidade de reações sociais, culturais e políticas [...].

Portanto, retomar a compressão tempo-espaço é preponderante para pensarmos as demandas do capital reestruturado e a legitimidade que a atividade dos motoboys recebe por meio desta. Nessa perspectiva, o aparato estatal, que como viemos acompanhando não cessa de criar mecanismos para manter a ordem capitalista, garante aos trabalhadores apenas medidas compensatórias e pontuais, ainda mediante critérios que elegem tão somente os mais miseráveis. Portanto, o homem está livre para servir ao capital e submeter-se à exploração, o que se intensifica com as novas formas de ingresso ao mercado.

Rosdolsky (2001, p. 235) ressalta que:

Novamente nos vemos diante do mesmo processo de separação que se inaugura com a acumulação primitiva [...] um processo que só chegará ao fim com a eliminação do próprio capitalismo, ou seja, a restauração da unidade original entre os produtores e as condições de produção.

São nesses termos que o trabalho precarizado e seus desdobramentos avançam, de modo que o trabalhador deve estar sempre se renovando para atender às demandas do mercado, não importa em que condições e quais os riscos a que deve estar pronto a se submeter. É a partir dessas novas formas de inserção do trabalhador no mercado de trabalho, que se pretende conhecer posteriormente mais de perto as dimensões da precarização e a informalidade que atinge os motoboys¹⁹.

Destarte, concordamos com Abílio (2014, p.17) quando afirma que:

Os motoboys têm uma ocupação que deixa evidente algumas conexões por meio das relações entre modernização da cidade e precariedade do trabalho, entre consolidação da cidade como espaço de valorização financeira e a necessidade material do exército de trabalhadores que garantam a circulação de documentos e muitos outros bens.

E Castel (1998, p. 526) agrega elementos quando infere que “[...] assim como o pauperismo do século XIX estava inserido no coração da dinâmica da primeira industrialização, também a precarização do trabalho é um processo central [...]”, dirigido pelas novas demandas do capital reestruturado.

¹⁹Objeto de pesquisa futura.

Portanto, contornado pela flexibilização e precarização, o trabalho dos motoboys expressa a relação homem-moto – em que o homem parece ser uma extensão desse veículo –, bem como as “arcaicas reconfigurações” das condições de trabalho, tendo em vista que de acordo com Marx (2006^a, p.503):

A maquinaria, como instrumental que é, encurta o tempo de trabalho; facilita o trabalho; é uma vitória do homem sobre as forças naturais; aumenta a riqueza dos que realmente produzem; mas, com sua aplicação capitalista, gera resultados opostos: prolonga o tempo de trabalho, aumenta sua intensidade, escraviza o homem por meio das forças naturais, pauperiza os verdadeiros produtores.

Por conseguinte, entende-se que o motoboy adquire a função de contribuir na redução do tempo para a realização da mercadoria ao ser um elo entre produção e circulação, circulação e consumo. Assim, superando dialeticamente tempo e espaço, são eles que muitas vezes transcendem as barreiras para a mais-valia se realizar.

Desse modo, o motoboy adquire visibilidade e força no cenário urbano com o desenvolvimento da cidade e para compreender essa fração da classe trabalhadora

[...] é preciso partir de uma concepção ampliada de trabalho. Ela compreende a totalidade dos assalariados, homens e mulheres que vivem da venda da sua força de trabalho, não se restringindo aos trabalhadores manuais diretos, incorporando também a totalidade do trabalho social, a totalidade do trabalho coletivo que vende sua força de trabalho como mercadoria em troca de salário (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 342).

E conforme o intento do Capital de reduzir seu ônus com o trabalho, os motoboys têm que muitas vezes “fazer” a sua própria remuneração. Para tanto, se submetem ao trânsito caótico, às condições de trabalho inseguras, assumindo diversas entregas de diferentes naturezas.

Então, ao considerar que o motoboy assume várias e múltiplas funções, “fazendo circular” documentos, mercadorias, alimentos; denota-se que o seu trabalho é polivalente, realizando serviços a exemplo dos que seguem:

- Entrega de cartas e correspondências;
- Serviços bancários de pagamentos, depósitos e recebimentos;
- Serviços de malote diário;
- Entregas de faturas e boletos bancários de cobrança
- Serviços de retirada de cheques de cobrança
- Serviços em cartórios e repartições públicas;

- Entrega de presentes e brindes;
- Entrega e coleta de material de publicidade;
- Entrega e coleta de livros, revistas, vídeos, CDs e DVDs;
- Pequenas compras em papelarias, livrarias e supermercados;
- Entrega e coleta de materiais e resultados em clínicas médicas, odontológicas e análises clínicas;

E ainda, identifica-se que os motoboys não exercem uma atividade “mecânica”, “manual”, ao contrário, esta necessita de conhecimentos prévios, envolvendo o “saber ser” e o “saber fazer”, a força de trabalho manual e intelectual, cujo processo acaba por capturar a subjetividade dos sujeitos (ALVES, 2011). Na tentativa (reducionista) de articular esses dois fatores, os sindicatos dos motoboys em todo o Brasil, dentre eles, o de João Pessoa (*lócus* da pesquisa) oferecem um curso preparatório para motoboys, com duração de uma semana.

Por esse motivo, pensar o trânsito como um lugar de conflitos, construções, afirmações, inclusive de classe, é reconhecer que o motoboy exerce uma profissão perigosa, tendo que saber lidar com a desproteção social e trabalhista, em que tempo livre e tempo de trabalho, por vezes, se confundem, posto que em razão de estar numa configuração de trabalho precário, o seu tempo de trabalho pode ocupar o tempo de diversão, subsumindo, assim, todas as dimensões da vida ao trabalho. Além disso, note-se que o mesmo instrumento que proporciona o trabalho viabiliza o meio de transporte e provavelmente de lazer.

Dessa forma, conforme Netto e Braz (2009, p.129):

[...] o interesse do capitalista consiste em reduzir ao máximo o tempo de rotação do seu capital: quanto menor o tempo de rotação, mais reinvestimentos podem ser feitos; interessa ao capitalista o maior número de rotações no menor espaço de tempo – o que ele obtém através de meios os mais variados (desde a intensificação dos ritmos e cadências no trabalho à incorporação de inovações tecnológicas).

Mesmo enquanto tendência estrutural do capital, a mundialização do capital mediada pela financeirização rebate na organização das cidades, na dinâmica do trânsito, do comércio, expandindo os negócios sem necessariamente expandir fisicamente as empresas, aspecto viabilizado, inclusive, pelo trabalho dos motoboys, que encurtam a distância e reduzem o tempo entre as empresas, lojas, entre outros estabelecimentos e clientes, fazendo com que a cidade cresça verticalmente bem

como receba mais pessoas do meio rural para dar conta das novas necessidades impostas pela financeirização. É nesse panorama, fincado no processo de precarização estrutural do trabalho, que a mundialização do capital requer também o desmonte da legislação social que protege o trabalho (ANTUNES, 2011). Em consonância de evidências, Netto e Braz (2009, p.129) ressalta que:

Flexibilizar essa legislação social significa - não é possível ter nenhuma ilusão sobre isso - aumentar ainda mais os mecanismos de extração do sobretrabalho, ampliar as formas de precarização e destruição dos direitos sociais que foram arduamente conquistados pela classe trabalhadora, desde o início da Revolução Industrial, na Inglaterra, e especialmente pós-1930, quando se toma o exemplo brasileiro.

Nesse aspecto, consideramos que o direito *ao* trabalho diverge do direito *do* trabalho, pois quando proferimos sobre o direito *ao* trabalho, falamos da atividade inerente a todo ser social, em que nessa sociedade refere-se ao direito de vender a força de trabalho, tanto na produção quanto na circulação, para garantir sua subsistência, enquanto que o direito *do* trabalho vem na perspectiva de legislar esta atividade, no intento de garantir direitos àqueles que a realizam. Todavia, esse último tem servido para desproteger e fragmentar os direitos da classe trabalhadora, visto que na relação empregador-empregado, esse é o sujeito hipossuficiente.

Isso fica muito claro quando atentamos às formas flexibilizadas do trabalho, em que:

Tem-se no centro da empresa um núcleo de assalariados com uma relação de emprego estável; e na periferia dois grupos distintos: o primeiro formado por assalariados contratados por tempo determinado, de estagiários e provisórios; e o segundo, constituído por colaboradores exteriores à empresa, frequentemente prestadores de serviços, sub-contratados ou independentes (TAVARES, 2004, p. 54).

Nesse sentido, nunca se fez tão atual debater acerca da precarização do trabalho numa conjuntura em que, após 12 (doze) anos de tramitação na Câmara dos Deputados, a proposta (PL 4330/2004) – visava regulamentar os contratos de terceirização, prevendo a contratação de serviços terceirizados para quaisquer atividades, – foi aprovada, seguindo para o Senado Federal. Atualmente, essa proposta se tornou Projeto de Lei da Câmara (PLC) 30/2015²⁰, o qual além de

²⁰ Este projeto de Lei da Câmara se encontra em trâmite. Para mais informações, acessar o link Disponível em: <<http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/120928>>. Acesso em: 20 de março de 2016.

regulamentar os contratos de terceirização, pretende viabilizar a liberalização de atividade-fim²¹ inclusive no poder público. Visto que há motoboys terceirizados, essa aprovação reafirmaria e intensificaria a situação de subsunção a que estes sujeitos se encontram.

Imagine o que significaria para a coesão social se todos estivessem em trabalho temporário (ou terceirizado, informal); que conseqüências adviriam para a vida urbana ou segurança cidadina. Já podemos ver os efeitos danosos em relação a movimentos parciais nessa direção. A transformação universal imporá dilemas e riscos severos para a estabilidade do capitalismo enquanto ordem social (HARVEY, 2005, p. 27).

A tabela a seguir evidencia que as condições dos terceirizados são mais precárias, através de estratégias como remuneração menor, extensão da jornada de trabalho, menor tempo de permanência no local de trabalho e maior rotatividade. Ou seja, os trabalhadores terceirizados vivenciam a insegurança trabalhista em suas variadas facetas, cujo rebatimento é sempre colocar o sujeito trabalhador numa condição de submissão.

Tabela 1 – Condições de trabalho e terceirização do ano de 2013

Condições de trabalho	Setores tipicamente contratantes	Setores tipicamente terceirizados	Diferença Terceirizados/ Contratante
Remuneração média (R\$)	2.361,15	1.776,78	-24,7
Jornada semanal contratada (horas)	40	43	7,5
Tempo de emprego (anos)	5,8	2,7	-53,5
Taxa Rotatividade	33	64,4	Dobro

Fonte: DIEESE/CUT Nacional (2014)

Ainda conforme o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos/ Central Única de Trabalhadores (DIEESE/CUT), entre 2010 e 2013, nas 10 (dez) maiores operações de resgate de trabalhadores em situação

²¹ Aquela atividade que caracteriza o objetivo final da instituição e/ou empresa.

análoga à escravidão, quase 3.000 dos 3.553 casos envolviam terceirizados²², afora as doenças, acidentes e óbitos *de e no* trabalho.

Dessa maneira, entende-se que:

Em síntese, a terceirização é o fio condutor da precarização do trabalho no Brasil, e se constitui num fenômeno onipresente em todos os campos e dimensões do trabalho, pois é uma prática de gestão/organização/controle que discrimina, ao mesmo tempo em que é uma forma de contrato flexível e sem proteção trabalhista, é também sinônimo de risco de saúde e de vida, responsável pela fragmentação das identidades coletivas dos trabalhadores, com a intensificação da alienação e da desvalorização humana do trabalhador, assim como é um instrumento de pulverização da organização sindical, que incentiva a concorrência entre os trabalhadores e seus sindicatos, e ainda a terceirização põe um “manto de invisibilidade” dos trabalhadores na sua condição social, como facilitadora do descumprimento da legislação trabalhista, como forma ideal para o empresariado não ter limites (regulados pelo Estado) no uso da força de trabalho e da sua exploração como mercadoria (ANTUNES; DRUCK, 2013, p. 224).

Diante do exposto, a terceirização tem contornado hegemonicamente as relações de trabalho no Brasil, na qual os motoboys estão imersos como parte das estratégias desenvolvidas no processo de acumulação de capital.

2.3.1 Trabalho improdutivo dos motoboys: reduzindo a desvalorização do capital através da compressão espaço-tempo

O capital não existe sem a força de trabalho, pois essa constitui uma mercadoria especial justamente por ser a única capaz de criar e não apenas transferir valor, assim como as demais mercadorias a fazem. Porém, apreendido enquanto relação social o Capital possui nuances que perante a reestruturação produtiva ficam ainda mais complexas de serem desvendadas, a exemplo da compreensão acerca do que é trabalho produtivo e improdutivo.

É nesse momento coetâneo e conflituoso que os motoboys, contribuindo no movimento de valorização do capital, estando na circulação, no âmbito de serviços – que são indissociáveis, e por conseguinte, deslocados do âmbito da produção direta de mercadorias – são uma categoria que merece rigor teórico e esforço intelectual para compreendê-la e apreender, coerentemente, o lugar que ocupam no Modo de Produção Capitalista, haja vista que:

²² Fonte: <<http://www.vermelho.org.br/noticia/262262-347>>

Como uma faísca em um trânsito já em combustão, os motoboys, entre insultos e gentilezas, entre agressões físicas e morais, entre um acidente e outro, entre um retrovisor que cai e uma porta que amassa, aceleram forte, pois, antes de tudo, a entrega precisa chegar ao seu destino certo e no tempo previsto [...] possibilitando a realização do consumo ampliado [...] (OLIVEIRA, 2003, p.16).

Sabemos que o movimento de valorização do capital está tanto na produção quanto na circulação de mercadorias, por isso, mesmo estando deslocados diretamente da produção, os motoboys participam desse processo justamente por estarem na circulação - mais precisamente no âmbito dos serviços, funcionando como elo entre a circulação e o consumo, cujo produto de seu trabalho é um serviço que fazem ao entregar uma mercadoria para o cliente, ou fazer alguma função a ele designada, como por exemplo, entregar um documento num cartório.

Nessa vereda, concordamos com Marx (1980) quando explana que o trabalho quando desfrutado como serviço não se torna em um produto separável do sujeito, ainda que este possa ter o seu trabalho mal pago, não se iguala ao trabalho produtivo explorado pelo capitalista, configurando-se, por isso, apenas em trabalho assalariado. Logo, Tavares (2002^a, p.114) nos clarifica quando infere que:

O trabalho improdutivo enquanto serviço não se distingue do produtivo apenas por ser prestado como atividade e não na forma de uma coisa. O que os distingue é o conteúdo objetivo da circulação, ou seja, se o comprador do serviço funciona como capitalista ou não.

Nesse entendimento, o motoboy enquanto trabalhador assalariado, tem como função nesse processo corroborar para a redução do tempo de desvalorização da mais-valia por meio do transporte, cujo sujeito, inserido na circulação tem o seu trabalho apreendido como serviço, em que o seu produto de trabalho é consumido à medida em que ele produz –no caso do motoboy, o seu produto do trabalho é consumido à medida em que ele realiza a entrega.

Supõe-se, então, que ser motoboy é uma estratégia tanto para adentrar no primeiro emprego quanto para enfrentar o desemprego. Essa lógica impõe, muitas vezes, sediada pela facilitação estatal, que o trabalhador seja proprietário do seu meio de trabalho. A seguir, são apresentadas as reflexões de Marx, para explicar que:

se um dos pressupostos do trabalho assalariado e uma das condições históricas do capital é o trabalho livre e a troca de trabalho livre por dinheiro, com o objetivo de reproduzir e valorizar o dinheiro, [...], o outro pressuposto é a separação do trabalhador livre das condições objetivas da sua realização, em relação aos meios e material de trabalho (MARX, 1991, p. 65).

Sendo assim, mesmo contemporaneamente possuindo o seu instrumento de trabalho, o motoboy continua sob as condições de exploração do Capital de uma maneira intensificada, pois mesmo detendo o instrumento, não é capaz, sozinho, de se libertar “dos fios invisíveis da acumulação capitalista”. Como Marx (1983) assevera, o que diferencia o processo de trabalho seja mediante a subsunção real ou formal é o fato daquela dirigir uma quantidade muito maior de trabalhadores sem concentrá-los num mesmo espaço, com um nível de desenvolvimento tecnológico e produtivo muito maior do que esta.

Por conseguinte, mesmo sem produzir mais-valia, Tavares (2004) contribui para entender a importância do trabalho dos motoboys ao destacar que o trabalho improdutivo mesmo sem valorizar diretamente o capital, também é necessário nesse movimento. A autora ainda aponta para a inter-relação do trabalho produtivo e improdutivo, pois estão em dois momentos distintos do movimento de rotação do capital e por sua vez, complementares.

De toda sorte, o trabalhador improdutivo no âmbito da circulação é crucial para a realização da mais-valia, também sofrendo espoliação e expropriação durante a sua atividade laboral e tendo de ser polivalente conforme o novo padrão de acumulação. Isso é, mesmo sem estarem diretamente ligados à produção, tais sujeitos sofrem espoliação pelo Capital, através de estratégias como intensificação e extensão do (tempo de) trabalho.

A respeito, Fontes (2005, p.98) assinala que:

A primeira forma atual de expropriação parece ser a que incide sobre o vínculo contratual como condição para a extração do sobretrabalho. O revolucionamento constante aportado pela generalização da mais-valia relativa (e da subsunção real) significa, simultaneamente, a crescente penetração do capital – como relação social, como extração direta de mais-valia absoluta e relativa e, portanto, como forma de existência social, como forma de modo de ser, ou como modo de produção – em atividades até então submetidas formalmente ao capital (como os autônomos, os artesãos, os *serviços*, a saúde, a comunicação, a cultura, a ciência, etc.).

Percebe-se, então, que o fator tempo contempla tanto os trabalhadores produtivos e improdutivos, assim como os trabalhadores formais e informais, isso porque o tempo é crucial para determinar o valor da mercadoria e a valorização do capital. Portanto, a categoria dos motoboys expressa novos mecanismos de subsunção, dando contornos singulares à informalidade mediante a sua função social, visto que a subordinação do trabalho ao capital tanto se expressa em relações formais quanto informais, posto que o capital é uma relação mundial. Por isso, a atividade dos motoboys é

[...] caracterizada pela circulação rápida de um grande volume de mercadorias das lojas, dos shoppings centers, do setor varejista, de séries infundáveis de mercadorias vendidas pelo telefone ou pela internet; ou mesmo, pela realização de entregas de toda ordem vinculadas ao setor financeiro. Como também, entregas para cartórios, de exames médico-laboratoriais, sem contar as redes de alimentação e fast-food, das mais sofisticadas às mais simples, as floriculturas, joalherias e, até mesmo, objetos diversos que remetem a valores sentimentais (SILVA, 2008, p. 80).

Nessa direção, é preciso compreender que o modo de produção capitalista possui em sua essência uma reprodução peculiar, sendo apreendida através da acumulação do capital. Logo, “sem acumulação de capital, o MPC não existiria” (NETTO; BRAZ, 2009, p. 125). Assim, o capital não é apenas produção e reprodução de mercadorias e mais-valia²³, é também produção e reprodução de relações sociais, “[...] é valor que precisa valorizar-se, expandir-se – capital é movimento, dinamizado pelas suas contradições. Por essas razões (entre outras), o capitalismo não só é história, mas tem sua própria história [...]”²⁴.

Portanto, para se valorizar, o capital precisa acumular, e por sua vez, explorar força de trabalho. Nesse entendimento, é necessário considerar o movimento do capital, que possui três momentos (dois na circulação e um na produção), configurando, assim, a rotação do capital. A esse respeito, Rosdolsky (2001, p. 292) diz que “o ponto de partida é o ponto de chegada. Por conseguinte, a rotação depende da magnitude do capital ou, mais exatamente, da soma total dessas duas partes”. Netto e Braz (2009, p. 129), por sua vez, reafirmam que “o tempo de rotação de um dado capital é igual à soma de seu tempo de circulação e de seu tempo de produção.”

²³Valor excedente criado no tempo de trabalho excedente (trabalho não pago).

²⁴ Ibid., p.169.

Netto e Braz (2009)²⁵ ainda ressaltam que:

[...] o interesse do capitalista consiste em reduzir ao máximo o tempo de rotação do seu capital: quanto menor o tempo de rotação, mais reinvestimentos podem ser feitos; interessa ao capitalista o maior número de rotações no menor espaço de tempo – o que ele obtém através de meios os mais variados (desde a intensificação dos ritmos e cadências no trabalho à incorporação de inovações tecnológicas).

O que importa ressaltar é que esse processo ocorre tanto na produção quanto na circulação, e é nesse momento que se pontua a relevância do trabalho dos motoboys no movimento de valorização do capital – quer estejam contratados formalmente com vínculo direto, terceirizados, com contrato em tempo parcial, com tempo determinado ou informais – pois é através do seu trabalho, por estarem no momento da circulação, que conseguem reduzir o tempo de desvalorização do capital.

Como coloca Castro (2012, p. 24),

Os motoboys [...] percebem as transformações no mundo do trabalho através das consequências que enfrentam, cotidianamente, durante a realização de suas atividades: 1 - a terceirização e a conseqüente precarização dos vínculos trabalhistas; e 2 - o aumento do desemprego que gera: a) uma crescente dificuldade de reinserção no mercado de trabalho formal, b) um aumento do número de pessoas que passam a se dedicar a atividades do setor terciário, principalmente o informal, como é o caso da maior parte dos motoboys, c) o acirramento da competição interna na categoria que leva a uma queda na renda destes trabalhadores.

Todavia, se faz necessário retornar a esse ponto, muito embora o trabalho do motoboy seja essencial no processo de valorização do capital, ele é improdutivo, pois não produz mais-valia, e essa distinção é importante porque “[...] se o conceito de trabalho produtivo/improdutivo é relevante para se entender a economia capitalista em geral, ganha ainda maior importância na atual etapa do capitalismo mundial, caracterizada pelo predomínio do capital especulativo parasitário.” (CARCANHOLO, 2007, p. 1).

Para compreender o motivo pelo qual o trabalho dos motoboys é improdutivo, deve-se considerar que os trabalhos produtivo e improdutivo são subcategorias do trabalho abstrato, sendo particularidades da sociabilidade guiada pelo capital (LESSA, 2007), em que Marx define trabalho produtivo nos moldes do modo de

²⁵ Ibid., p.129

produção capitalista como trabalho que produz mais-valia. Como esse autor afirma, a (sub)categoria do trabalho produtivo “[...] não compreende apenas uma relação entre atividade e efeito útil, [...] mas também uma relação de produção especificamente social, de origem histórica, que faz do trabalhador o instrumento direto de criar mais-valia” (MARX, 2006 a, p. 578).

Com isso, compreende-se que existe trabalho assalariado que mesmo sem criar mais-valia, é necessário para a reprodução do capital, a esse tipo de trabalho, denominado improdutivo, se encontram duas classes, “[...] os que são trocados por renda e aqueles que, embora trocados por capital, implicam custo para o capital produtivo, na medida em que não criam mais-valia ou não fazem do capital variável “uma magnitude de fato variável” (COTRIM, 2012, p. 74).

Ainda de acordo com a autora supracitada:

O trabalho improdutivo propriamente dito abarca todas as atividades subsumidas ao capital pelo assalariamento, mas que se situam fora do trabalho coletivo da esfera produtiva. São improdutivas para o capital, constituindo custo, porque seu tempo de trabalho não é despendido na transformação das mercadorias, e por essa razão, não é incorporado como valor a nenhum produto. São desta classe de improdutivos os trabalhos necessários a realização das mercadorias, na esfera da circulação, e os que são necessários a circulação de valor em geral; abrangem, portanto, toda força de trabalho utilizada pelo capital mercantil (COTRIM, 2012, p. 80).

A autora (2012) ainda assinala que o trabalho improdutivo se comporta como capital constante, pois não contribui para o aumento do capital, apenas corrobora para que ele complete seu ciclo de reprodução. A respeito, há uma distinção entre a compra da força de trabalho consumida pelo processo de criação de valor e a sua compra enquanto serviço, cujo resultado será individualmente consumido. Logo, “o trabalho é sempre improdutivo para quem o compra como serviço.”²⁶

Compro o trabalho do alfaiate em virtude do serviço que presta como trabalho de alfaiate, para satisfazer minha necessidade de vestuário, ou seja, uma das minhas necessidades. O dono da alfaiataria compra-o para fazer 2 taleres com 1. Compro-o por produzir determinado valor-de-uso, por prestar determinado serviço. Ele o compra por fornecer mais valor-de-troca do que custa, como simples meio de permutar menos trabalho por mais trabalho (MARX, 1980, p. 397-398).

²⁶ Ibid., p.78.

O que Marx (1980) considera é que o trabalho improdutivo se configura enquanto custo para o capital, porque como já foi explanado, ele não produz a mais-valia; aqui, avalia-se então que o salário dos motoboys é um falso custo da produção. Como explica Marx (2006b), o capital despendido nesses custos (inclusive o trabalho que ele comanda) faz parte dos custos improdutivos necessários à produção capitalista.

Dessa maneira, Cotrim (2012, p.89) enfatiza que:

A força de trabalho consumida nas funções de circulação produz, pois, o lucro do capital, realizando as tarefas necessárias a apropriação de parcelas da mais-valia social. Seu próprio salário é uma apropriação da mais-valia gerada na esfera produtiva, uma vez que seu trabalho não produz valor algum e com isso não repõe o valor de sua força de trabalho. Este valor é determinado, como já mencionamos, pelo mesmo princípio que rege o valor da força de trabalho produtiva – soma do valor dos objetos necessários para a manutenção da vida do trabalhador como trabalhador, independente da magnitude do valor que produza ou do produto concreto de seu trabalho.

Então, fica claro que, a depender da relação, trabalho na circulação (embora gere lucro, mediante o capital social) na lógica da acumulação capitalista ele é improdutivo, tendo em vista que não cria valor. Nessa trilha, Cotrim (2012) afirma que conceber o lucro como a transfiguração da mais-valia, significa considerar que sua apropriação se realiza pela mediação do mercado.

Nesse sentido, “o processo de valorização do capital comercial se dá por meio da compra e venda de mercadorias: capital-dinheiro converte-se em capital-mercadoria e novamente em capital-dinheiro acrescido”²⁷. E Rosdolsky (2001, p. 266) informa que, “como produto, como mercadoria, a valorização depende da circulação [...]”.

Nesse movimento:

O acréscimo, ou lucro comercial, consiste na diferença entre o preço de compra e preço de venda da mercadoria, e portanto advém da atividade da troca. O capital nessas formas, embora não seja empregado para a produção de mais-valia, apropria-se da mais-valia social sob a forma de lucro comercial ou juro, e apenas por isso pode funcionar como capital, valor que se expande (COTRIM, 2012, p. 97).

²⁷ Ibid., p.97.

Em vista disso, concordando com Tavares (2002b, p. 60), “o que se quer tornar claro é que, sejam quais forem os mecanismos utilizados para obscurecer os contornos da relação capital, ‘apenas o tempo de trabalho socialmente necessário conta como formando valor’”.

Denota-se, dessa maneira, que o trabalho do motoboy, embora gere lucro para o capitalista, é improdutivo. Entende-se que sua função na circulação é reduzir o tempo de desvalorização do capital, o que contribui para que, no movimento de rotação, o processo de produção ocorra de maneira mais rápida, favorecendo a criação de mais-valia e a acumulação.

Portanto, esboçados esses aspectos, o determinante no trabalho dos motoboys é o fato comum entre as relações de trabalho na sociabilidade regida pelo capital: a desigualdade entre trabalhador e capitalista, que desemboca na exploração daquele e usufruto da riqueza produzida para este. Sendo assim, “a generalização do trabalho improdutivo não diminui a exploração, pois os trabalhadores improdutivos subsistem da redistribuição dos rendimentos criados pelo trabalho produtivo” (TAVARES, 2002a, p. 114).

Não por acaso, Harvey (2005, p.129) destaca que:

A circulação de capital se baseia na relação entre classes. [...] A circulação de capital impõe a compra e venda da força de trabalho como mercadoria. A separação entre compradores e vendedores suscita uma relação de classe entre eles. Aqueles que compram direitos relativos à força de trabalho para obtenção de lucro (os capitalistas) e aqueles que vendem direitos relativos à força de trabalho para viver (os trabalhadores) existem em lados opostos concernente a essa divisão entre comprador e vendedor.

Além disso, o autor citado anteriormente continua inferindo que sem a relação entre capital e trabalho “não poderia haver nem exploração, nem lucro e nem circulação de capital”²⁸. E essa relação desigual tem a característica de se intensificar à medida em que o modo de produção capitalista avança. Reafirmada pelo aparato estatal, ela acarreta na subsunção dos trabalhadores às determinações, pautadas na mundialização do capital, reestruturação produtiva, que deságua na nova morfologia do trabalho (ANTUNES, 2013), financeirização, mercantilização e privatização (GRANEMANN, 2012) e na adaptação do trabalhador às transformações do campo-cidade, reduzindo o “espaço-tempo”, pois:

²⁸ Ibid., p.129.

O capitalismo apenas consegue escapar de sua própria contradição por meio da expansão. A expansão é, simultaneamente, intensificação (de desejos e necessidades sociais, de populações totais, e assim por diante) e expansão geográfica. Para o capitalismo sobreviver, deverá existir ou ser criado espaço novo para a acumulação (HARVEY, 2005, p. 62).

Considera-se também que outras determinações para o trabalho dos motoboys estão fincadas no movimento de rotação do capital, que através da compreensão do trabalho improdutivo auxilia a entender as formas vigentes de valorização do valor e o quanto elas são necessárias tanto para a “modernização conservadora” quanto para reafirmar o ranço flexível e precário do trabalho no Brasil, que são duas faces de uma mesma moeda. Assim, é possível concordar com Oliveira (2003) quando diz que os trabalhos formal e informal são complementares, assim como o subdesenvolvimento é necessário ao desenvolvimento.

Isso posto, visualiza-se através da síntese das principais determinações sobre o trabalho dos motoboys, que condensa “espaço, lugar, tempo e ambiente” (HARVEY, 2005, p. 30) que “a expropriação e a concentração (próprias do MPC) incidem também sobre a política [...] tanto no Brasil quanto no mundo [...]” (FONTES, 2005, p. 14). Obviamente que respeitando as diferenças entre os processos sociais cindidas no tempo e no espaço, sem deixar de lado a dialética entre o passado e o presente, esses são aspectos fundamentais para entender o mundo de maneira histórico-dialética.

Portanto, o que pode parecer ser apenas um fenômeno urbano, a categoria profissional dos motoboys se apresenta para nós como produto e necessidade das transformações do capital reestruturado, cujas mudanças socioespaciais demonstram imbricamento com a questão social, seja na sua dimensão ambiental, econômica e/ou política, cuja finalidade é dar conta de uma demanda para além do espaço produtivo.

Desse modo, explanados esses aspectos considerados neste trabalho dissertativo como centrais, o capítulo seguinte objetiva fazer um apanhado a respeito do trabalho dos motoboys com base nas produções científicas já existentes, bem como identificar quais são os avanços e desafios para essa categoria profissional contemporânea.

3 A PRODUÇÃO ACADÊMICO-CIENTÍFICA SOBRE OS MOTOBOYS: AVANÇOS E DESAFIOS

Eu rodo por aí para lá e para cá de manhã no sol na chuva eu saio para tramar [...] [...] eu levo sua pizza, entrego sua mensagem, percorro em um segundo os quatro cantos da cidade, observe com atenção que você vai perceber, sou cenário da cidade que não para de crescer (VERONEZ, 2012)²⁹.

Vimos no capítulo 1 dentre outros elementos, a relação entre a divisão internacional do trabalho e as transformações na cidade e suas interferências sobre o trabalho dos motoboys, posto que o espaço urbano passa a ser *locus* privilegiado de desenvolvimento técnico-científico e informacional. Por se desenrolar nas ruas, o trabalho desses sujeitos ganha maior amparo mediante

[...] as redes técnicas a que estão conectados. Por uma decisão tomada a partir de um clique no computador, produtos são recolhidos, exames são entregues, rotas são alteradas, contratos são fechados, documentos são assinados, etc. Os destinos são encurtados, basta acelerar em cima da moto para fazer acontecer o mais rápido possível uma série de entregas acionadas pelo telefone, pelo celular, pela internet em um ponto fixo ou em um ambiente wireless, etc. (SILVA, 2009, p. 110).

É claramente em meio à cidade que as novas práticas sócio espaciais ganham espaço, cujas relações são guiadas pela (ir)racionalidade do capital, as quais tendem a coisificar o homem e vivificar as coisas.

Neste 2º capítulo são destacadas as pesquisas de alguns autores de diferentes áreas de estudo, cujas perspectivas entram em consonância no que se refere aos motoboys serem trabalhadores precarizados. Entretanto, antes de ser abordada a categoria em questão, devemos ressaltar que o espaço privilegiado da mesma são as cidades. São nesses espaços que ocorrem diversas manifestações e ações por parte dos sujeitos. Caracterizadas pela ampla e rápida movimentação de motos, as cidades brasileiras têm sido um lugar de “oportunidade” e aprofundamento da desigualdade social – em suas diversas manifestações. Isso se dá porque a cidade neoliberal produz e reproduz normas e subjetividades.

Então, a cidade está constantemente sendo fragmentada e modificada, se afirmando através de “[...] pontes, viadutos e vias expressas, denotando ao espaço urbano um papel central na acomodação e articulação da circulação rápida de

²⁹ Trecho retirado da poesia do asfalto, do autor Marcelo Veronez.

peças e capitais" (SILVA, 2009, p. 55). Nessa ambiência o que se torna preponderante é o estímulo para a redução entre a distância do sujeito-mercadoria, o que corrobora na análise de que o impulso que gere a cidade é relacionado à realização da venda, do lucro.

Dessa forma, a cidade passa a condensar diversos sujeitos, cuja contradição simultaneamente aumenta o consumo e o pauperismo, bastando lembrar da relação entre classes sociais no modo de produção capitalista, permitindo a aceleração da circulação, para o que a intervenção estatal é crucial nesse processo. Assim, a cidade precisa constantemente readaptar-se para suprir as demandas do comércio.

Para tanto, de acordo com Silva (2009, p.103):

A circulação como suporte à realização dos jogos das trocas cada vez mais integrados e constantes nos territórios, diante do processo de generalização da sociedade de mercado, necessita de evoluções constantes nos meios de comunicação e transporte. Esse foi o sentido ao longo da história. Na contemporaneidade formas renovadas de circulação e comunicação vêm revelando ininterruptamente aos olhos da sociedade um novo planeta e novas práticas de sociabilidade sob a marca das exigências da fluidez e tendo como motor o processo de globalização.

Essas formas renovadas de circulação e comunicação permitem, muitas vezes, abreviar o espaço-tempo. Não isento de contradições, esse movimento concordando com Silva (2009) criou, em um pólo, um número em massa de veículos nas ruas e uma demanda cada vez mais acirrada de reproduzir o espaço urbano, na tentativa de limitar a obstrução da circulação, e num outro pólo, um sistema de transporte coletivo frágil.

Trata-se de uma cidade ou de um espaço heterogêneo que se pseudounifica através da figura e da ação estatal que, como foi assinalado no capítulo 1 desta Dissertação, tem a função de regular a sociedade bem como a precariedade e flexibilização próprias dessa sociabilidade. É nesse viés que observa-se:

[...] quando o capitalismo partilhava a idéia de que a sua organização produtiva, regulada pelo livre mercado, se expandiria de forma equilibrada, homogênea e amplamente integradora, o 'setor informal' era visto como sinônimo de atraso. Assim, o desenvolvimento do capital acabaria por eliminá-lo. Mas quando a mesma economia de livre mercado se revela incapaz da integração prometida, o 'setor informal' é reivindicado [...] (TAVARES, 2002b, p. 50).

Com a aclamação da informalidade, da expansão do "setor de serviços" e do trabalho precário, atrelados à necessidade de realizar mais rapidamente a mais-

valia, emerge uma atividade profissional capaz de dar conta de uma extensa demanda das mais variadas naturezas, pois ela é estimulada pelo crescimento significativo da expansão supracitada, condensando velhas e novas normas de regulamentações de trabalho, assim como pelas novas atividades sócio-espaciais, as quais surgem pela necessidade do capital reestruturado de garantir o consumo em larga escala.

Outrossim, exige-se uma circulação fluida em cidades inchadas populacionalmente, “[...] revelando as condições e as contradições de uma das mais predatórias atividades profissionais da cidade [...], principalmente, para um verdadeiro batalhão de motoboys que se enquadra no precário mundo do trabalho” (SILVA, 2009, p. 15).

Sendo parte da reestruturação tanto produtiva quanto da cidade, os motoboys emergem no contexto brasileiro na década de 80, em que nem o termo motoboy era amplamente disseminado, predominando a nomenclatura dos *office boys*, “[...] os mensageiros dos escritórios que se deslocavam pela cidade a pé e de ônibus. Naquela época ainda não havia entrado no mercado o veículo da terceirização destes trabalhadores: as empresas de motoboys” (ABÍLIO, 2014, p. 10).

A autora supracitada acrescenta que, como conta um entrevistado, a *Disk boy*, uma das primeiras empresas do ramo passou a atuar em São Paulo apenas nos anos 90. No ano de 2003, o Ministério do Trabalho e Emprego define essa categoria (dos motoboys) a partir da Classificação Brasileira de Ocupações, mediante registro nº 5191-10, como "Motociclista no transporte de documentos e pequenos volumes - Motoboys" (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2003). Apenas em 2007, no caso da prefeitura da referida cidade a Lei Nº 14.491, de 27 de julho, no Art. 3º, VII, refere-se a essa categoria profissional perante o termo motofrete, que se trata da "modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim" (SILVA, 2009, p. 30).

A tese de Moraes (2008 *apud* CASTRO, 2010) retrata a origem do motoboy. Conforme sua pesquisa, os motoboys têm como seus antecessores os motoqueiros do exército britânico, no início do século XX, os quais tinham funções cruciais para unificar o sistema de informação militar, prioritariamente nos períodos das duas guerras mundiais. Ainda conforme Castro (2010, p. 27) “[...] ao longo do tempo, esse

serviço teria se efetivado como uma prática civil, fundamentalmente, durante a grande greve do sistema de postagem britânico, na década de 70.”.

No pós-70, perante a reestruturação da produção e do trabalho, Aleluia (2009, p.95) ressalta que:

O emprego formal tomou-se cada vez mais escasso especialmente após a reestruturação produtiva, responsável pela destruição de muitas empresas no ramo industrial e pela desregulamentação do mercado de trabalho. Este processo abalou o mercado de trabalho [...] que já era problemático em sua capacidade de geração de empregos, visto que o grande volume de demissões nas fábricas fez crescer o contingente de pessoas na informalidade, e engrossou as fileiras dos desempregados em busca de qualquer ocupação. Com as oportunidades menores de trabalho formal, e dado o crescente aumento do exército industrial de reserva [...], a atividade de motoboys, na década de 80, surge como uma nova forma de ocupação, atraindo principalmente um bom número de trabalhadores, em geral, do sexo masculino.

Castro (2010) acrescenta que os motoboys ganham visibilidade na cidade perante o aumento do desemprego, com a precarização do trabalho e com a intensificação da necessidade de interligar, fisicamente, os negócios tratados à distância, facilitados pelo processo de mundialização do capital, nos mais variados meios de comunicação. Outrossim, conforme Aleluia (2009, p.37-38):

E nesta nova dinâmica de avanço e expansão de negócios e empresas multinacionais que as diversas regiões e localidades no Brasil contemplaram o advento e expansão do segmento dos motoboys. Como grande impulso do setor de serviços, as cidades como Salvador, passaram a conviver com alterações significativas em sua configuração urbana. Pois os serviços de moto-entregas contribuíram com a proliferação de complexos empresariais, lojas, bancos, escritórios comerciais e distribuidores de centenas de produtos da informática, farmacológicos, automotivos, alimentos, entre outros. De modo que se alterou, sobretudo, a dinâmica e o fluxo da urbanidade e do sistema de trânsito. Do ponto de vista dos trabalhadores, a propagação de empreendimentos comerciais e financeiros como: bancos, distribuidoras das indústrias, fast-foods, pizzarias, farmácias, restaurantes, dentre outros, demonstraram o incremento das multinacionais no país que se valem e se utilizam do trabalho dos motoboys. No setor de serviços, tem-se centenas de multinacionais distribuidoras de produtos de ponta da economia oriundos de suas matrizes gigantes. Tais como: Net Gate, Gigabyte, Microsoft, LG, Samsung, Sony, Nokia, Simens, Motorola, e tantas outras. São filiais espalhadas na cidade, que em última instância, circulam suas mercadorias via o serviço de moto-entrega.

Diante da emergência dessa categoria, houve a necessidade de compreendê-la. Daí as pesquisas que resultaram em artigos, dissertações e teses desenvolvidas nas diversas cidades do país, as quais, respeitadas as devidas singularidades apontam

como traços gerais: a precarização do trabalho, a estigmatização do motoboy, o caráter de gênero da profissão, a revelia estatal e a fragmentação da categoria profissional.

Nesse sentido, a pesquisa de Castro (2010), intitulada “*Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas*”, busca conhecer a relação dos motoboys com a cidade de São Paulo, com o objetivo de compreender como esses sujeitos se percebem no contexto de trabalho e as transformações vividas ao longo das décadas - com a finalidade de identificar as táticas e estratégias desenvolvidas pelos mesmos em seu cotidiano de trabalho. Esta aproximação com os motoboys da cidade de São Paulo o permitiu ultrapassar as barreiras geradas pela estigmatização desses sujeitos pela mídia.

Conforme o autor supracitado (2010, p. 48):

Poder descrever como os motoboys com quem convivi, durante esta pesquisa, contam a sua história é muito importante para o meu trabalho [...] Pude, assim, junto com esses motoqueiros, resgatar as maneiras como a categoria criou uma nova possibilidade de ação, no espaço da metrópole paulistana. Meu objetivo, portanto, com este texto, é entender as maneiras como eles contam suas histórias, e os acontecimentos que lhes permitem fazer uma leitura de suas realidades e projetarem algumas perspectivas. Além disso, é tentar enxergar, na enunciação dos fatos, as marcas de uso dos instrumentos escolhidos no campo das práticas que foram se configurando ao longo de suas vidas como motoboys.

Esse autor ainda assegura que os motoboys, para continuarem nesse trabalho, precisam cotidianamente encontrar alternativas para permanecerem “em circulação”, tanto pelas problemáticas da própria profissão quanto pelas mutações do espaço urbano.

Para desenvolver a sua pesquisa, afirma que conviveu com dois grupos de motoboys da cidade de São Paulo:

[...] a fim de que, através deles, pudesse entrar em contato com os objetivos da pesquisa. Com um dos grupos, convivi durante seis meses, buscando descrever suas práticas cotidianas, na tentativa de construir uma associação a partir de um projeto artístico: o Canal Motoboy. Com o outro grupo, os motoqueiros de uma rede de farmácias de São Paulo, pude conviver por duas semanas, buscando descrever as suas práticas cotidianas, ao realizarem seus trabalhos de motoboy na cidade. (CASTRO, 2010, p. 9).

De outro modo disposto, a Dissertação de Julia Lucca (2012) situada na área da linguagem, sobre “*O motoboy de São Paulo: uma análise discursiva*” adquire um

cunho mais crítico, em que para além da descrição da rotina dos motoboys, identifica a primazia do objeto – moto sobre o sujeito – motoboy. Essa pesquisadora ressalta a presença de estudos sobre os motoboys na área da saúde, e o motivo pelo qual a conduziu a analisar os discursos dos e sobre os mesmos na área da linguagem, que foi observar a imensa estigmatização e marginalização que sofrem.

Para alcançar seu objetivo, Julia Lucca ancorou-se em leis que regulamentam a profissão, jornais, sites e blogs, autores que buscam analisar as novas configurações do trabalho, bem como realizou entrevista. Segundo a análise dos discursos realizados pela autora, o motoboy é vislumbrado como um sujeito que desorganiza a cidade. Conforme ressalta a autora (2012, informação verbal):

Identifiquei nos discursos, em primeiro lugar, uma repetição de sentidos bastante negativos sobre o motoboy, sempre tentando mostrar que ele não faz parte do trânsito, que é um ser estranho nas vias', afirma a pesquisadora. 'Esses discursos têm como pressuposto que a cidade e o trânsito são linearmente organizados – e que tudo estaria funcionando perfeitamente, não fosse o motoboy promover a desorganização. A imagem de um sujeito desprovido de princípios básicos de civilidade, educação e respeito provoca efeitos como de segregação (LUCCA, 2012, informação verbal)³⁰.

A autora esboça que os motoboys são concebidos como uma doença a ser exterminada; causadores de stress quando não, taxados de criminosos. A intelectual considera que as moto-faixas em avenidas de São Paulo são mais uma maneira de segregar os motoqueiros, pois eles não podem transitar livremente pelas vias. Ela também analisou o projeto de moto-faixas de Recife, em que explana a vantagem dos motoqueiros poderem se alinhar à frente dos demais veículos no semáforo, mas acaba por delimitar um espaço para as motos, e conseqüentemente, segregando.

Decerto que a pesquisadora reconhece a necessidade dos motoqueiros em geral terem algumas diferenciações no trânsito pela sua condição peculiar, em contrapartida, acaba por decair na perspectiva de que, ao fazer isso, ocorre a segregação dos mesmos. Ora, o próprio trânsito e os diversos modelos de veículos já impõem tratos diferentes, o que não significa segregação. Sem dúvidas, acreditamos que ao haver uma moto-faixa, cujos condutores passem a respeitar esta condição, reduziria preponderantemente os acidentes.

³⁰ Informação disponível em: < <http://www.unicamp.br/unicamp/ju/541/motoboy-um-intruso-nas-cidades>>. Acesso em: 26/03/2015.

Em contrapartida, Lucca (2012) tece uma crítica construtiva, ao comentar que tanto a legislação quanto a mídia ignoram o movimento, a não-linearidade do trânsito, cujas ações acabam por segregar, com políticas que não estimulam a educação, civilidade e respeito no trânsito.

Não sendo exceção das análises dos demais pesquisadores da categoria dos motoboys, a autora afirma que independente do vínculo, esses são trabalhadores precarizados, sendo que a maioria é de autônomos, ganhando por entrega. Os motoboys - perante a sua amostra de pesquisa (3 sujeitos) - segundo ela, são obrigados a manter a própria moto, bancando manutenção e gasolina; e quando acidentados também assumem todo o ônus do tratamento.

A pesquisa de Caldeira (2012), intitulada "*Inscrição e circulação: novas visibilidades e configurações do espaço público em São Paulo*", busca compreender algumas mudanças e tensões em São Paulo, primordialmente pelas inscrições e deslocamento no espaço urbano. Por isso, centra-se na análise de grafites e pichações, assim como nas novas maneiras de circulação, por meio de motos, *skates e parkour*.

A conclusão da autora é que, por mais que os sujeitos que desenvolvem essas práticas sejam heterogêneos, em sua maioria do sexo masculino, interferem na rotina da cidade, afetando as demais pessoas. Ao nosso olhar, a pesquisadora expõe um paradoxo, ao abordar que essas intervenções pressupõe a desigualdade, ao tempo em que a naturaliza, pois segundo ela, privilegiam o comportamento agressivo e estimulam os sujeitos a transgredirem as normatizações, ao tempo em que recorrem a essas mesmas práticas para reivindicar seus direitos e liberdades, demonstrando uma satisfação em poderem circular pela cidade.

A intelectual infere que a desigualdade social é um dos aspectos mais evidentes das cidades brasileiras. No entanto, com o passar das décadas, houve mudanças na forma e no significado da desigualdade, que perpassa as relações e os espaços em que ela se produz/reproduz. Ela ainda argumenta que as práticas são parte do processo de democratização. Considera também que todos os sujeitos que desenvolvem essas práticas (de circulação com o uso da moto, de skates, de parkour, etc.) são pessoas performáticas que decifram e exploram os espaços urbanos:

[...] como, por exemplo, o topo dos edifícios mais altos (escalados pelo exterior), os corrimãos que servem de guia aos skatistas, os muros que devem ser transpostos [...], as ruas e avenidas percorridas em alta velocidade pelos motociclistas entre as filas de carros, ou ainda diversos locais que ninguém mais se arrisca a visitar, como as galerias de esgoto aproveitadas como suporte para grafites. Esses exploradores urbanos quase sempre moram nas periferias, mas nunca limitam a elas seus movimentos (CALDEIRA, 2012, p. 59).

Embora seja uma pesquisa relevante para o meio acadêmico e a sociedade em geral, considera-se que a autora comete alguns equívocos, como exemplo, ao não considerar que a desigualdade é criada por meio da relação capital-trabalho, a qual assume novas e intensificadas expressões, sem contudo perder a sua essência. Um outro equívoco observado é que a pesquisadora não considera essas novas práticas como respostas do fluxo do próprio sistema, em que numa conjuntura de mundialização do capital, há um estreitamento de relações entre os demais países, permitindo a entrada de novas práticas e culturas no contexto brasileiro. Outro aspecto é que essa mesma conjuntura passa a requisitar novas demandas, e com isso, novas profissões que precisam valer-se das tecnologias e instrumentos desenvolvidos, como o caso da moto.

Sendo assim, para Silva (2009), da área da geografia, cuja dissertação de mestrado é intitulada “*Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*”, os motoboys são um fenômeno recente:

[...] caracterizados como uma multiplicidade confusa, embaralhada, que avança em disparada nas ruas e avenidas da cidade desestabilizando e, muitas vezes, pondo em xeque todo um diagrama de leis, de normas e de regras que visam a gerir os problemas no trânsito, tanto controlando possíveis acidentes, quanto majorando a intensidade de fluxos de mercadorias, de pessoas e informações [...] (SILVA, 2009, p.76).

Nessa perspectiva, o seu esforço se dá no sentido de compreender a natureza do trabalho dos motoboys, problematizando a gestão da vida nos circuitos da circulação no espaço urbano de São Paulo. Citando Milton Santos, Foucault, Lazzarato, Agamben, Antunes, dentre outros autores, parece-nos que em sua dissertação, Silva busca dar conta das inúmeras questões que permeiam os motoboys e seu trabalho, em cuja pesquisa há o tratamento da relação de poder, da geografia do espaço, bem como no trato do trabalho dos motoboys como imaterial e improdutivo.

No decorrer do texto, tem-se a impressão da necessidade do intelectual em “responder” suas questões sem haver um tempo de maturação para tanto, momento em que o mesmo incorre no erro de lançar citações e explicações que não comportam o trabalho dos motoboys, a exemplo do trabalho imaterial.

O autor embasa sua colocação, ao se utilizar das reflexões de Lazzarato e Negri (2001), onde esses autores afirmam que o trato clássico do trabalho não dá conta do trabalho imaterial. Nesse sentido, embora Silva (2009) aponte que o trabalho imaterial só é efetivado por meio do trabalho material, nota-se uma profunda confusão entre o trabalho imaterial e o trabalho improdutivo, pois afirma, embasando-se em Lazzarato e Negri (2001 *apud* Silva, 2009, p. 46) que "O trabalho imaterial se encontra no cruzamento (é a interface) dessa nova relação produção/consumo. É o trabalho imaterial que ativa e organiza a relação produção/consumo".

Porém, concorda-se com a perspectiva de Lessa (2005) ao afirmar que o trabalho imaterial é tudo aquilo que não existe, e, como explanado na presente pesquisa dissertativa, o trabalho dos motoboys (embora não seja palpável, não produza mais-valia) é real e é concebido majoritariamente enquanto trabalho improdutivo.

Encontramos também a pesquisa de Diniz (2004), da área de engenharia de produção, cuja dissertação discorre acerca das *condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos*. Assim como o trabalho de Aleluia (2009), da área de ciências sociais, cujo título da dissertação de mestrado é “*Na guerra do trânsito urbano, o trabalho dos motoboys em Salvador/BA: um estudo de caso sobre as condições de trabalho*”. Para esse autor (2009, p.35):

A subproletarização do trabalho evidentemente se expressa nas formas de trabalhos precários, parciais, temporários, subcontratados, “terceirizados” e, principalmente, aqueles submetidos à economia informal. Constituem-se uma tendência problemática para os homens que trabalham, pois são formas de sobrevivência, dentre outras várias, que têm como marca em comum a precariedade do emprego ou da remuneração, a desregulamentação das condições de trabalho em relação às normas legais vigentes ou acordadas.

Partilhando dessa reflexão, o artigo de Abílio (2014) - da área da sociologia do trabalho - intitulado “*Desenvolvimento Express: ‘Nova classe média’ e exploração*

do trabalho de motoboys em São Paulo”, descarta o perfil dos motoboys no local citado, assim como delinea algumas fragilidades das condições de trabalho. Seguindo esse caminho, a dissertação de Oliveira (2003) - que advém da área de saúde pública - trata do *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboy de Salvador*.

3.1 A PRECARIZAÇÃO COMO VIA DE ACESSO AO TRABALHO DOS MOTOBOYS

De acordo com as pesquisas analisadas, é consenso que a maioria do consumo de motos tem sido para servir enquanto instrumento ou meio de locomoção para o trabalho. Esse fato se dá perante as novas exigências da contemporaneidade guiada pela mundialização financeira, a qual de acordo com Chesnais (1999, p.15):

Alimenta-se da riqueza criada pelo investimento e pela mobilização de certa força de trabalho de múltiplas qualificações. Os capitais que os operadores financeiros põem para valorizar, através de suas aplicações financeiras e das arbitragens entre diversos tipos de ativos, nasceram invariavelmente no setor produtivo e começaram por assumir a forma de rendimentos que se constituem na produção e intercâmbio de serviços.

Relação essa que flexibiliza as atividades laborais, ao passo que demanda mais habilidade e agilidade nos setores produtivos e comerciais. Nesse sentido, o trabalho dos motoboys é um retrato desse processo, colocando tais sujeitos na precarização do trabalho.

Sob esse viés, tratar da precarização enquanto pressuposto não basta, pois apesar de ser um fenômeno ampliado a partir da reestruturação produtiva - a qual trouxe consigo a flexibilização e precarização do trabalho - faz-se necessário expressar o que o particulariza no atual contexto e conjuntura sociais (justificando a sua conformação mediante o objeto de estudo), caso contrário se faz necessário concordar com Abílio (2014) quando afirma que ao falar da precarização por si só acaba escamoteando os processos sociais que lhe são subjacentes.

Portanto, considera-se que a precarização é síntese de diversas categorias já tratadas por Marx, a exemplo da subsunção real, superpopulação relativa, superexploração, intensificação da jornada de trabalho, trabalho improdutivo, salário

por peça – que no caso dos motoboys, fazendo as necessárias mediações e respeitando as consideráveis diferenças, seria o salário por entrega, dentre outras.

Assim, embora fincadas na “nova morfologia do trabalho” (ANTUNES, 2013) não perderemos de vista a dimensão ontológica do trabalho, enquanto atividade transformadora e fundante da sociabilidade, em que realizada nos moldes do modo de produção capitalista, possui a marca da precariedade.

Outrossim, assenta-se as discussões sobre a flexibilização e precarização do trabalho, as quais têm sido compreendidas por alguns autores³¹ enquanto novas mediações e expressões da “questão social” na contemporaneidade, ampliando a discussão desta, a qual originariamente atrelada ao pauperismo e ao desemprego, no momento coevo se expressa pela tendência ao aumento da superpopulação relativa e, conseqüentemente, à precarização do trabalho.

Numa tentativa de síntese, Ramalho (2000, p. 2) explana o seguinte:

[...] tanto a flexibilização quanto a flexibilidade passaram a ser palavras-chave nos textos explicativos (e no discurso empresarial) sobre os processos de “reestruturação produtiva”, relações de trabalho e mudanças no Estado. Considera-se nesta linha de pensamento a adequação das formas mais flexíveis de organização da produção e dos processos de trabalho para lidar com as novas tecnologias, a necessidade de mais flexibilidade em relação aos salários, à mobilidade dos trabalhadores, às regras de recrutamento, às regulações do mercado de trabalho, em conjunto com a flexibilidade na estrutura das empresas, nas relações entre firmas e na localização dos empreendimentos.

Portanto, em consonância com o modelo de acumulação flexível (HARVEY, 1992) expande-se a flexibilização para os âmbitos da produção e do trabalho. Não displicentemente, numa fase de liberalização intensificada, flexibilizam-se leis trabalhistas e ações sindicais, processos de trabalho e mercado de trabalho (DRUCK, 2007).

Sinteticamente, embora seja uma categoria de ampla abrangência, Alves (2009, p.189) tem o seguinte entendimento no que concerne à precarização do trabalho:

³¹ A exemplo, ver MARANHÃO, C. Capital e superpopulação relativa: em busca das raízes contemporâneas do desemprego e do pauperismo. In: BEHRING, E. R. ALMEIDA, M. H. T. (orgs.). **Trabalho e Seguridade Social: Percursos e dilemas**. São Paulo: Cortez; Rio de Janeiro: FSS/UERJ, 2008.

MOTA, A. E. Superexploração: uma categoria explicativa do trabalho precário. **Revista Online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior**, v. 2, p. 87, 2013.

[precarização do trabalho consiste em] um processo constitutivo do novo metabolismo social que se manifesta da reestruturação produtiva do capital e da formação do Estado neoliberal no país. A base objetiva da precarização do trabalho se caracteriza pela intensificação (e a ampliação) da exploração (e a espoliação) da força de trabalho, pelo desmonte de coletivos de trabalho e de resistência sindical-corporativa; e pela fragmentação social nas cidades em virtude do crescimento exacerbado do desemprego em massa (ALVES, 2009, p. 189).

Derivada da acumulação flexível, a qual acarretou na queda da renda dos trabalhadores, a flexibilização do trabalho abarcou inclusive os sujeitos que estavam empregados formalmente - lançando na precarização tanto os trabalhadores formais quanto informais, os quais “devem atender à expectativa de ser adaptável, flexível e, se necessário, geograficamente móvel” (HARVEY, 1992, p. 144). No que concerne à atividade, Silva (2009, p.135) destaca informações acerca do Decreto nº 38.563 de 29 de outubro de 1999:

O decreto nº 38.563 de 29 de outubro de 1999 - Dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares, denominado motofrete. Art. 1º O serviço de transporte de cargas, previsto na Lei n. 7.329, de 11 de julho de 1969, poderá ser prestado por condutor autônomo, devidamente habilitado, ou por pessoa jurídica que explore esse serviço através de frota própria ou não, mediante a utilização de motocicletas ou similares (SILVA, 2009, p. 135).

Nessa trilha, mesmo perante um decreto que nos parece legalizar a precarização do trabalho, pensamos que a mesma tem sido uma categoria amplamente descrita em suas expressões, sem, contudo, estar sendo contemplada em sua essência.

Dessa maneira, muitas vezes reduzida a uma de suas expressões, a precarização acaba sendo deslocada dos fundamentos: a desigualdade social ocasionada pela contradição capital-trabalho, embora seja dirigida pelas novas demandas do capital reestruturado.

Assim, um trabalhador (mesmo sem estar diretamente produzindo a mais-valia) pode ser um sujeito precarizado, por meio de baixos salários, extensão e/ou intensificação da jornada de trabalho, acúmulo de funções, determinação de metas, salário por produtividade, diversas modalidades de contrato flexível, dentre outras investidas do capital para subsumir o trabalhador aos seus ditames.

No que concerne especificamente ao trabalho dos motoboys, a precarização se expõe logo quando buscamos dados a respeito do quantitativo desses sujeitos

em circulação. A Pesquisa de Aleluia (2009, p. 96) evidencia que “[...] os diretores do Sindmoto da Capital baiana estimam em torno de 6 mil motoboys”. Essa estimativa se dá pela dificuldade de traçar um perfil de trabalhadores, tendo em vista a diversidade de vínculos e de formas de remuneração que possuem, como os sem carteira assinada, autônomos, informais e os não sindicalizados. Esse caso não se apresenta enquanto exceção, pois nas demais cidades em que houve pesquisas sobre esses sujeitos não encontramos dados precisos.

Uma matéria publicada no ano de 2007, no jornal “Destak” do município de São Paulo, tinha sua publicação versada sobre uma porcentagem significativa de motoboys (cerca de 90% do universo) da cidade que não tinham carteira assinada. O texto afirmava que havia uma estimativa da Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRT – SP), “[...] órgão federal, apontando que 90% dos motoboys paulistanos trabalham sem carteira assinada. Isso equivale a 135 mil dos 150 mil profissionais de motofrete da capital” (SILVA, 2009, p. 146).

Portanto, fica evidente nas diversas pesquisas, que os motoboys são trabalhadores precarizados e que a maioria está na informalidade. Nesse raciocínio, Antunes (2011, p.408) explana que a informalidade possui vários “modos de ser”, e que:

demonstra a ampliação acentuada de trabalhos submetidos a sucessivos contratos temporários, sem estabilidade, sem registro em carteira, dentro ou fora do espaço produtivo das empresas, quer em atividades mais instáveis ou temporárias, quando não na condição de desempregado. (p. 408).

Em consonância de evidências, Tavares (2004, p.186) corrobora com essa informação, inferindo que a informalidade é composta por pequenas e microempresas, trabalho domiciliar e cooperativas, através do “contrato de terceirização, que torna a grande empresa cliente e a pequena fornecedora, a relação comercial substitui a trabalhista, criando a ilusão de que agora as duas são agentes econômicos iguais.” Essa autora acrescenta que a informalidade não só é complementar à formalidade, como aquela tende a se sobrepor a essa.

Reafirmando o que Tavares (2004) já anunciara, de acordo com o estudo relatado pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), embasado nos dados coletados pelo Censo do IBGE, mais da metade dos trabalhadores da Paraíba (50,4%) – Estado da

cidade *lócus* da pesquisa empírica da presente dissertação – estavam na informalidade no ano de 2014.

Além disso, mais uma expressão da precarização do trabalho se coloca, quando observamos que a maioria recebe por entrega, em que dos 60 trabalhadores entrevistados na pesquisa de Aleluia (2009), 39 recebem por entrega. Segundo o autor, o salário por entrega é um valor fixo, pré-estabelecido entre as partes, sem levar em consideração a distância ou teor da entrega. Não obstante há outras formas de pagamento, como:

SALÁRIO FIXO: neste geralmente já está incluso o aluguel da moto, ou o combustível, ou uma ajuda de Custo. Nunca os três juntos, ou seja, um ou outro soma-se ao salário mínimo, depende da empresa. Outra forma de ganho é por produção, esta menos recorrente nesta amostra, apenas 02 motoboys disseram assim angariarem seus rendimentos. **PRODUÇÃO:** significa que o motoboy recebe 1 salário mínimo mais a sua produção. Os valores das entregas variam de acordo com o local a ser transportada a mercadoria, por isso se diferencia da forma por entregas. São valores acumulados para serem pagos no final do mês junto com o salário mínimo. E, por fim, a forma menos usual, provavelmente em Salvador, é por quilometragem. **QUILOMETRAGEM:** o motoboy recebe 1 salário mínimo mais x reais por quilômetros rodados para realizar as entregas. No Caso, 1 trabalhador que recebe 0,60 centavos por quilômetros percorridos (ALELUIA 2009, p.104).

É interessante citar a pesquisa do Ibope Opinião (2006), porque dentre os motoboys entrevistados, enquanto 42% eram autônomos, 58% tinham vínculo direto com a empresa. Embora não exponha de forma clara sobre as condições de trabalho dos sujeitos entrevistados, afirma que os que trabalham diretamente na empresa têm um maior rendimento, sem, contudo, evidenciar se estes têm ou não registro em carteira profissional.

A pesquisa de Castro (2010) também revela dados importantes ao constatar, durante a pesquisa, a inserção dos motoqueiros em 3 tipos de vínculos: o *precário* (contrato terceirizado, subcontratado), o *formal* (ao qual se refere como aqueles que têm carteira assinada) e o *autônomo* (informal).

Voltando seus estudos para as configurações do mundo do trabalho, Antunes (1999, p. 120) sustenta que “o capital recorre cada vez mais às formas precarizadas e intensificadas de exploração do trabalho, [...] fundamental para a realização do seu ciclo reprodutivo [...]”. Note-se que existem traços da modernização conservadora, ou seja, mescla-se o velho e o novo, a saber, a abusiva exploração da força de trabalho atrelada à introdução de tecnologias e maquinários, intensificando-se a

extração de mais-valia através de estratégias como o salário por peça no âmbito da produção, e/ou a intensificação do ritmo do trabalho na lógica do salário por entrega, no âmbito da circulação/dos serviços. Nas palavras de Guanais (2013, p. 67):

O pagamento por produção é uma forma específica de remuneração que está presente não só no mundo rural como também no urbano, e tem ampla base legal, sendo previsto no artigo 457, 1º da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), bem como incontroversa aceitação doutrinária e jurisprudencial. De acordo com sua lógica, a remuneração de um trabalhador é equivalente à quantidade de mercadorias produzida pelo mesmo. Isto é, o salário a ser recebido não terá como base as horas por ele trabalhadas, mas sim a quantidade de mercadorias que serão produzidas no decorrer de sua jornada de trabalho.

Diante do exposto, constata-se que a precarização das condições de trabalho é elemento essencial para entender o desvelar das relações em que fazemos analogia ao entendimento do salário por peça, em que através do salário por entrega, ou por quilometragem, traz para o trabalho do motoboy uma lógica semelhante. Justifica-se a analogia, pois embora o motoboy não produza a mais-valia, mediante os salários por entrega, através do instituto “salário por quilometragem” o trabalhador também se sente coagido a aumentar e intensificar o seu tempo de trabalho para “fazer” o seu salário e garantir as condições de sua reprodução, pois:

Dado o salário por peça, é naturalmente interesse pessoal do trabalhador empregar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade do trabalho. É também interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, a fim de aumentar seu salário diário ou semanal [...] Além disto, o prolongamento da jornada, mesmo permanecendo constante o salário por peça, acarreta por si mesmo baixa no preço do trabalho (MARX, 1971b, p. 640-641).

Por conseguinte, no processo de trabalho, marcado pela intensificada exploração da força de trabalho pelo Capital, Marx (1975, p.211-212) ressalta que:

[...] o trabalhador, durante toda a sua existência, nada mais é que força de trabalho e que, por isso, todo seu tempo disponível é por natureza e por direito tempo de trabalho, portanto pertencente à autovalorização do capital [...] O Capital não se importa com a duração de vida da força de trabalho.

Portanto, no trato das relações empregatícias dos motoboys, as mesmas podem ser com registro em carteira, em que eles passam a ter um salário fixo,

podendo trabalhar tanto para empresas contratadas como contratantes; assim como receber por entrega ou quilometragem, ou ainda sendo registrados como horistas:

[...] ou ainda, podem não ter contrato algum, e prestar serviços a empresas sem nenhum vínculo formalizado. Em todos estes casos, o instrumento de trabalho – ou seja, a moto – é de propriedade do motoboy, Ele arca com os custos de manutenção e com o combustível. Dependendo do tipo de contrato, recebe um valor também regulamentado pelo aluguel da moto, ou seja, um valor fixo por dia de trabalho (ABÍLIO, 2014, p. 11).

Assim, Guanais (2013) ratifica que, no intento de incrementar o lucro e não arcar com o ônus da força de trabalho, o incentivo aos trabalhadores se dá de inúmeras formas, desde salário por entrega, por quilometragem, fixo + extras, etc. Perante essas condições, o poder público demonstra por meio da regulamentação da profissão, que a mesma está direcionada para a flexibilização da atividade, reafirmando a condição de “marginalidade” da profissão.

Logo, concorda-se com Silva (2009, p. 128) quando menciona-se que " [...] é assim que o processo de regulamentação da atividade dos motoboys levado a cabo pelas mais diversas instâncias do poder estatal, mais do que se restringir aos binômios entre formal e informal, legal e ilegal, regular e irregular [...]", buscará criar nos motoboys (e no desenrolar de suas atividades) uma espécie de disciplinarização, de modo que sejam "úteis, dóceis" para atuar na instância conflituosa e turbulenta da cidade.

Portanto, em período de recessão de empregos, parece que adentrar na profissão de motoboys configura tanto como possibilidade de obtenção do primeiro emprego quanto alternativa para o desemprego. No momento coevo, a informalidade adquire novas expressões perante o binômio informalidade x desemprego, inclusive no âmbito dos serviços, abarcando grande parte dos trabalhadores brasileiros. Dessa feita, ela se configura não só como meio de sobrevivência, mas predominantemente enquanto estratégia de lucro para o capital.

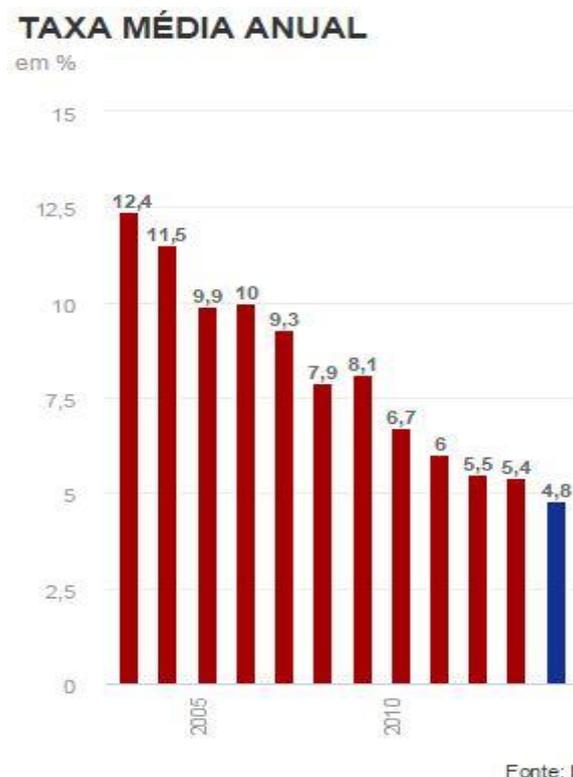
Em pesquisas sobre o mercado de trabalho, é comum o uso das categorias emprego x ocupação como sinônimas, porém a categoria *ocupação* funciona enquanto elemento escamoteador da realidade, por abarcar quaisquer tipos de atividades e relações de trabalho, e assim, obscurecendo as verdadeiras condições de trabalho dos sujeitos brasileiros. Não obstante, entende-se também que outra

parcela de trabalhadores encontra-se terceirizada, sob a batuta de contratos formais, pois

Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD - do IBGE (1995) classificou as ocupações por ramos e classes de atividade. A pesquisa apresenta seis categorias de posição na ocupação: a) empregado; b) trabalhador doméstico; c) conta-própria; d) empregador; e) trabalhador não remunerado, membro da unidade domiciliar; f) outro trabalhador não remunerado. No que diz respeito à categoria do emprego, a pesquisa classificou os empregados em: a) com carteira de trabalho assinada; b) militares e funcionários públicos estatutários; c) outros (WOLECK, 2002, p. 7).

Atrelado a isso, concordamos com a tese de que a redução do desemprego não acarreta a minimização da precarização, ou seja, observa-se que os traços estruturais marcados pela precarização persistem com vigor (ainda que em trabalhos “formais”), cujas estratégias, pois as investidas do capital – inclusive no plano jurídico - conseguem formalizar a informalidade, como demonstraremos no gráfico construído pelo IBGE a seguir.

Gráfico 1 – Taxa média de desemprego anual dos anos 2003 a 2014



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2015)

Portanto, conjectura-se que o processo de restauração do capital, no caso brasileiro, articula contraditória e dialeticamente a expansão do emprego formal e precarização do trabalho, patrocinado por injunções de natureza ideopolítica manifestas na esfera do Estado através da quebra de direitos e da intensificação dos mecanismos de controle da pobreza.

Dessa maneira, opera-se o desmantelamento dos direitos sociais conquistados na Constituição Federal Brasileira de 1988, a qual instituiu a garantia de um conjunto integrado de ações destinadas a assegurar o direito relativo à saúde, à previdência e à assistência social no âmbito da Seguridade Social; nesta, a proteção social é idealizada como alicerçadora de seguranças sociais, sendo a construção deste modelo de proteção social uma estratégia em curso no Brasil (SPOSATI, 2009).

3.1.1 O Estado e a atribuição de fiscalizar os motoboys

No capítulo 1 foi mencionado o fato de que o Estado age enquanto regulamentador da precariedade, flexibilizando leis e normas e eximindo-se, muitas vezes, da tarefa de fiscalizar as condições de trabalho. Todavia, outro aspecto dessa mesma situação, encontra-se na dificuldade em delimitar quem são os sujeitos que desenvolvem a atividade de motoboy - tendo em vista a diversidade de formas que demarcam a inserção destes no mercado de trabalho, seja pela via formal ou informal.

Aliado a isso, o fato de tratar-se de uma profissão recente, com forte presença no cotidiano das cidades, o poder público tem desenvolvido intervenções distintas, com vistas a enfrentar, sobretudo, a questão da mobilidade. Em São Paulo, por exemplo, houve a proposição de uma via exclusiva para motociclistas, o que não ocorreu na cidade de João Pessoa/PB. O que fica claro, é que o poder público, ao se eximir da responsabilidade de viabilizar direitos aos motociclistas em geral – que abarca a categoria dos motoboys – acaba por tratar os conflitos de trânsito pelo viés jurídico, como “infrações”, quando na verdade expressam uma disputa pelo espaço em uma cidade em expansão, configurando-se como uma problemática social.

Esse configura-se como um dos motivos pelos quais os motoboys são vistos no trânsito como sujeitos “fora dos padrões”, pois muitas vezes conseguem driblar as regras e normas em cima de suas motos, frustrando as expectativas de boa

conduta no uso do espaço urbano.

É por este viés que a atividade dos motoboys, na transição do século XX para o XXI, torna-se um ângulo privilegiado de análise a fim de revelar as instâncias e as lógicas de poder estatal, que aparecem como um dos elos fundamentais no sentido da realização do processo de reprodução do espaço, suas infra-estruturas, como também, organizando e controlando o fluxo diário de pessoas e de veículos; gerindo a velocidade, punindo os excessos, os conflitos, vigiando qualquer alteração que possa fugir de seu domínio e controle (SILVA, 2009, p. 106).

Diante do exposto, explica-se a mobilização dos motoboys em torno da regulamentação da profissão, posto que ela só reafirmou a situação de irregularidades e informalidades. Mas é justamente nesse conflito, que podemos vislumbrar não só a disputa por um espaço no trânsito, mas a própria luta pela sobrevivência.

Assim, a fiscalização em vias públicas é realizada pela autoridade de trânsito e seus agentes, devendo estes, ao abordar um motociclista em via pública, observar se o mesmo está com o capacete com o certificado do INMETRO. Na ausência do supracitado, deve-se observar se há logomarca do INMETRO na parte interna do capacete; é necessário também observar o estado do capacete, no intuito de identificar algo que o torne inapropriado para uso. Atentar, ainda, para a existência do dispositivo retrorrefletidor de segurança³².

3.1.2 “Se liga, bacana, eu atuo na profissão que tritura carne humana”³³: a estigmatização dos motoboys

Embora não seja motivo de ampla discussão no presente trabalho, vale salientar um aspecto que permeia a realidade dos motoboys e por sua vez, as análises dos pesquisadores aqui em foco. Constantemente, vemos em revistas, jornais ou na internet algum fato relacionado aos motoboys, seja explanando sobre as suas condições de trabalho, seja para criminalizá-los.

Dessa maneira, Caldeira (2012, p. 62) afirma o seguinte:

³² No caso dos dispositivos retrorrefletivos de segurança para os capacetes de condutores de motocicletas e motonetas utilizadas no transporte remunerado, as cores e formatos devem atender ao prescrito na Resolução do Contran n. 356/10. Para mais informações, acessar a seguinte fonte: < http://www.ctbdigital.com.br/?p=InfosArtigos&Registro=318&campo_busca=&artigo=55>.

³³ Trecho retirado da poesia de Marcelo Veronez.

[...] os motoboys são os mais visíveis de todos os protagonistas das novas práticas urbanas em São Paulo. Por mais que as pixações estejam em toda parte, em geral ninguém vê os pixadores. Já os motoboys estão sempre ali, fisicamente, ruidosamente próximos, surgindo de repente nos retrovisores. Eles são vistos com desprezo e ódio pelos outros moradores que, ao contrário dos novos exploradores urbanos, pouco apreciam o espaço público da cidade e fazem de tudo para evitá-lo.

Vale realizar uma consideração breve, ao observar que a lógica do trabalho dos “ambulantes”, perante a aproximação da produção de Oliveira (2012) intitulada “*Jeitinho e Jeitão: uma tentativa de interpretação do caráter brasileiro*”, aproxima-se da realidade que permeia o cotidiano dos motoboys, pois a atividade laboral de um vendedor ambulante está imersa numa dupla perspectiva. No que concerne à atividade dos motoboys, os mesmos têm que fazer circular e distribuir as mais variadas mercadorias, além de disputar um lugar num espaço conflituoso – o trânsito.

Dessa forma, a relação entre os motoboys no trânsito e os demais sujeitos envolvidos se dá de maneira conflituosa. É desse modo que para Oliveira “a discriminação da categoria está ligada aos estigmas que os indivíduos e grupos atribuem aos motoboys, imputando-lhes um caráter criminoso e contraventor” (OLIVEIRA, 2003, p. 107).

Sendo assim, nota-se que as relações de trabalho dos motoboys são também permeadas pela (in)segurança física. Historicamente, pessoas pobres são associadas ao banditismo, e na situação dos motoboys isso se agrava pela questão da ilegalidade. Apesar desses trabalhadores garantirem velozmente a realização de transações, serviços e mercadorias, segundo Caldeira (2012, p.61):

De maneira geral, os motoristas de carros odeiam os motociclistas, pois estes tornam a experiência de dirigir muito mais tensa e difícil (dificultando, por exemplo, as mudanças de faixa em certas avenidas). Além disso, o aumento de crimes cometidos por motociclistas disseminou a vinculação dos motoboys em geral à criminalidade, reforçando assim os temores em relação a eles. Os próprios motoboys queixam-se com amargura da desconsideração por parte dos donos de carros, dos ataques de que são alvo e do preconceito com que são visto.

Com isso, confundidos com bandidos, vagabundos e traficantes de drogas, os motoboys trabalham cotidianamente numa linha tênue entre o medo e a periculosidade do trânsito e da violência urbana. O que fica oculto é que estes

sujeitos também vivenciam a péssima organização do meio urbano, sendo culpabilizados pela má administração dos espaços públicos; fica obscuro, também, que este, ao enfrentar o caos urbano, carrega o ônus da mercadoria que não chega a tempo hábil no seu destino.

Portanto, como assinala Silva (2009, p.30), os motoboys recebem várias denominações pela sociedade. E por se tratar de trabalhadores que estimulam vários níveis de sentimentos, uma parcela da população os caracteriza como motoqueiros ou motociclistas “[...] outras tantas, se prestam a estigmatizá-los, sendo chamados por uns sem números de pessoas – inclusive por eles mesmos – de cachorros loucos³⁴”.

Sendo assim, os motoboys seguem os seus percursos entre carros, trânsitos caóticos, estigmatizações, assim como entre o avanço da tecnologia e a intensificação da precariedade do trabalho, perante a formalidade e a informalidade. Dito isso, acredita-se que é na prática social, através da luta política que haverá a superação desse estigma que, conforme foi apresentado, não revela a real funcionalidade do motoboy ao sistema.

3.1.3 Uma via de mão dupla: a abreviação do espaço-tempo e da vida - acidentes de trabalho

Sendo uma das profissões de maior risco de acidentes no trânsito, os motoboys corriqueiramente abreviam o espaço-tempo por meio de sua função. Todavia, para realizá-la é preciso muitas vezes pôr em xeque a própria vida, seja zigue-zagueando outros veículos, seja ultrapassando um sinal vermelho, ou andando em alta velocidade, tudo isso para cumprir horários e realizar mais entregas em menos tempo, seguindo a lógica do *just in time* – característica da reestruturação produtiva.

O que chamou atenção ao fazer um resgate sobre as produções acadêmico-científicas acerca da temática na presente pesquisa, é que predominantemente os sujeitos acidentados pelo uso da moto são jovens, do sexo masculino. Assim,

³⁴ Nomenclatura utilizada para designar os motoboys que são imprudentes no trânsito, e por sua vez, mais ágeis, sendo “[...] submetidos a uma prática sócio-espacial (numa) [...] cidade produzida em prol da maximização das trocas, indicando a prevalência do espaço-mercadoria.” (SILVA, 2009, p. 111).

conforme Silva (2009, p.84):

Na esteira do crescimento da frota de motocicletas no Brasil vem ocorrendo proporcionalmente um aumento de acidentes com vítimas e fatais. A motocicleta é um veículo extremamente ágil e tem um desempenho mais eficaz do que muitos outros veículos motorizados. Porém, apresenta uma desvantagem fundamental no que se refere à segurança de seus ocupantes.

É certo que o aumento do uso da moto se deu através da liberalização por parte do Estado, aliada ao sistema de crediário que aumentou significativamente as vendas, o que contribui para completar o ciclo produção-circulação-consumo, sem o qual o capitalismo não sobrevive. Trazemos dados coletados na MOTOMAR/JP³⁵ para exemplificar o exposto:

Tabela 2 – Venda de motos e quantitativo de pessoas que compraram à vista ou com carta de crédito

Venda de motos e quantitativo de pessoas que compraram à vista ou com carta de crédito			
ANO	Vendas	pgto à vista	carta de crédito
2006	102	22	74
2007	514	64	385
2008	656	103	410
2009	616	96	261
2010	823	88	341
2011	1099	251	508
2012	1246	641	367
2013	1392	658	294
2014	1715	775	348

Fonte: MOTOMAR/JP (2015).

Como demonstrado acima, no ano de 2006, foram vendidas pela empresa Motomar – uma das mais conceituadas nesse âmbito no município de João Pessoa – 102 motos; em 2007, cerca de 514 motos; em 2008, foram 656; no ano de 2009 decaiu para 616 mas, a partir de 2010 as vendas só aumentam, chegando a ser comercializadas no presente ano 823 motos; em 2011, 1099; no ano de 2012 chegou a 1246 motos vendidas; em 2013 foram 1392 e em 2014 foram negociadas 1715 motos.

³⁵ Uma das empresas de referência, desde 1995, na cidade de João Pessoa quanto a venda de motos. Para mais informações acessar: <<http://motomar.com.br/honda/a-empresa/>>

Esse instrumento de trabalho e/ou de lazer ao longo desse período, foi obtendo algumas facilidades para ser adquirido, seja através de consórcio, financiamento ou até mesmo à vista. Porém, através de observação dos dados disponíveis pela empresa, a forma que se sobrepõe nos anos supracitados além do pagamento à vista, é a Carta de Crédito, onde quem financia são os bancos ou consórcios.

Outro dado interessante é que até 2011 as cartas de crédito se sobrepunham ao pagamento à vista. A partir de 2012 o quadro se modifica em que 641 pessoas pagaram à vista, e apenas 367 dispunham da carta de crédito; em 2013, 658 realizaram pagamento à vista, em detrimento de 294 pessoas com carta de crédito e em 2014, 775 sujeitos adquiriram a moto à vista, enquanto 348 dispunham de carta de crédito.

Entretanto, conforme os informes disponibilizados, o pagamento à vista abarca não só o dinheiro em espécie, como cheque e cartão de crédito. Vale salientar que, particularmente, nos anos de 2013 e 2014, o número de consórcios também aumentou em detrimento dos anos anteriores, chegando a superar as cartas de Crédito.

Observa-se que o maior número de motos vendidas são as marcas mais populares: 1- FAN 150 cilindradas; 2- BRÓS e 3- BIS; destarte, ressaltamos que a moto se torna instrumento de trabalho (necessário) e um bem de consumo, satisfazendo necessidades de diferentes naturezas. Às vezes, é utilizada para prover o sustento do sujeito e de sua família, como é o caso dos *motoboys*; outras, supomos que seja para satisfazer uma demanda de lazer, que é direito do sujeito, assim como suprindo a necessidade de imprimir certo status social, criado a partir do consumismo inerente a este sistema, no qual os sujeitos sentem a necessidade de possuir objetos que lhes dê visibilidade.

Nota-se através dos dados elencados anteriormente que, a partir do reconhecimento da profissão houve um aumento significativo de venda de motos, o que se exemplifica pelo fato de que os motoboys precisam ter o seu próprio instrumento de trabalho. Não aleatoriamente, é nessa “era” de facilitação de crédito e acesso ao consumo que a atividade do motoboy ganha destaque.

Dessa feita, é uma profissão que oferta desproteção e insegurança não só para os seus, mas para os outros motoristas, motociclistas e pedestres, inclusive no

Município de João Pessoa, em que de acordo com Soares *et al.* (2012, p. 593), “[...] este tipo de veículo encontra-se envolvido em 63,0% dos atendimentos (acidentes de trânsito) [...] sendo que foram atendidas 4.514 vítimas, a maioria do sexo masculino (75,45%) com idade entre 20 e 39 anos (60,0%) [...]”. E acrescentam, “com relação à caracterização dos acidentes, outros estudos também apresentaram resultados semelhantes aos nossos. Um deles constatou que de 2.057 vítimas acidentadas e registradas em boletins de ocorrência, a maioria ocupava motocicleta (30,3%)³⁶”.

Segundo a Secretaria Estadual de Saúde, através do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), os óbitos por acidentes de motos na Paraíba representam quase 35% dos acidentes entre todos os veículos. Em 2013 foram 364 de 1033 (35,23%), enquanto em 2014, de 709 mortes, 246 envolviam motos (34,69%). Todavia, de janeiro de 2015 ao início de setembro do corrente ano, já somaram 644 acidentes envolvendo veículos de duas rodas, com 42 mortos e 746 feridos.

É nessa conjuntura e embasadas nos dados anteriores que afirma-se na presente pesquisa que o crescimento da indústria e venda de motos é inversamente proporcional à saúde e à segurança do trabalhador. Embora, em alguma medida atenda aos interesses da população consumidora dos seus serviços, a profissão é necessária principalmente aos capitalistas industrial e comercial, uma vez que realiza a mais-valia que vai garantir o lucro de ambos. Assim, Abílio (2014, p.12) apresenta a seguinte consideração:

Os acidentes com motos tornaram-se questão de saúde pública. Como afirma o colunista Rogério Gentile em artigo da Folha de São Paulo, há um “corredor da morte” no Brasil (Gentile, 2014). Enquanto o número de acidentes com óbitos diminui para automóveis e pedestres, os envolvendo motos seguem aumentando. Segundo dados da CET, em 2000, as motos totalizavam 25% dos veículos envolvidos em acidentes fatais, e os automóveis 49%. Em 2007, a proporção se inverte, são 40% de motos e 33% de automóveis (Barbosa, 2009: 119). A participação das motos na frota paulistana aumenta velozmente. Relatório produzido para a CET constata: “Até o início da década de 1990, a presença das motos era praticamente irrelevante – elas somavam apenas 3,5% da frota de veículos da cidade. Em 2000, a participação já havia dobrado, atingindo 6,5% e, em 2008 representaria mais de 10% da frota paulistana” (Biavati & Martins, 2009: 05). Entre 2005 e 2011, a frota de motocicletas cresceu 89,2% em São Paulo, em 2012 totalizavam 16% (962.239) da frota do município, enquanto os automóveis eram 79% (6.092.273) (CET, 2012). Estes dados são mensurados a partir do licenciamento dos veículos, ou seja, não abrangem os veículos em situação irregular – algo recorrente entre estes profissionais,

³⁶ Ibid., p.598.

segundo nossos entrevistados. Não é só a frota e o número de motoboys que cresce. Este trabalho está também relacionado ao crescimento do setor de serviços e ao caos do trânsito. Diversificam-se as entregas do motoboy.

Sob essa ótica, ressalta-se a relevância da tese de Oliveira (2003), ao afirmar que a urbanização e a modernização do país se fincam na superexploração do trabalho e na redução dos direitos sociais e trabalhistas.

Ocupações como a dos motoboys não são à margem do desenvolvimento brasileiro, não são o atraso a ser superado, são veículos – neste caso literalmente – de um desenvolvimento ele mesmo síntese das relações entre desigualdade social, exploração do trabalho, injustiças sociais e a acumulação brasileira (ABÍLIO, 2014, p.15).

Nesse âmbito, embora seja possível refletir que o trabalho do motoboy seja apenas realizar entregas em tempo hábil, quando a profissão foi regulamentada pela Classificação Brasileira de Ocupações, houve a designação das áreas de sua competência, conforme é apresentado a seguir:

Quadro 1– Áreas de competências dos motoboys

EXECUTAR ENTREGAS E COLETAS DE DOCUMENTOS, OBJETOS E ENCOMENDAS
Entregar talões de cheques e cartões de crédito
Executar cobrança de valores de terceiros
Transportar valores de terceiros
Coletar contratos para terceiros
Entregar remédios
Transportar refeições
Entregar botijões de gás
Entregar brindes, encomendas, convites, jornais e revistas
Retirar encomendas no aeroporto
Coletar equipamentos em poder de usuários
Entregar convites
Colher assinaturas em documentos
Transportar flores
Entregar resultados de exames médicos
Entregar galões de água
Coletar materiais para exames de laboratório
Retirar passagens aéreas

ROTEIRIZAR COLETAS E ENTREGAS DE DOCUMENTOS, OBJETOS E ENCOMENDAS
Analisar entregas e coletas
Separar pedidos de entregas e de coletas por áreas
Consultar guia de endereço para roteirização das entregas
Levantar referências do local da entrega
Ordenar entregas priorizando cargas perecíveis
Adequar roteiro aos pedidos de urgência
Conferir especificações de entrega
Conferir destinatário
Calcular necessidade de combustível

EFETUAR PROCEDIMENTOS DE COLETAS E ENTREGAS
Preencher formulário de protocolo
Verificar estado do lacre do malote ou embalagem
Identificar número do lacre do malote transportado
Identificar-se ao cliente
Registrar ocorrência de destinatário não localizado ou ausente
Colher assinatura e identificação do destinatário no ato da entrega
Consultar empresa em caso de não localização do destinatário
Receber valor do serviço prestado no ato da entrega
Emitir recibo da coleta
Subsidiar empresa na atualização do cadastro de clientes
Colher assinatura do destinatário no ato da entrega

REALIZAR SERVIÇOS BANCÁRIOS E DE CARTÓRIOS
Descontar cheques
Pagar títulos
Realizar transferências de valores entre bancos
Realizar depósitos
Retirar cheques devolvidos
Retirar talões de cheque
Autenticar cópias e documentos
Executar câmbio de moedas
Reconhecer firmas em documentos

Fonte: Dados extraídos do artigo de Abílio (2014, p. 18-19).

Embora os motoboys se coloquem, diariamente, dispostos a ultrapassar os seus limites para trabalhar o mais rápido possível, a organização do trabalho pelas instituições empregadoras os concebe como devedores, frente à necessidade de otimização e rentabilidade. Essa situação fica clara especialmente na organização do trabalho em estabelecimentos de *delivery*, em que o próprio objetivo é sempre superar o menor tempo para entrega.

Assim, é realizando essas diversas funções, que os motoboys também se configuram enquanto agentes comunicadores, seja na interlocução entre vendedor e cliente, seja na sociabilidade em geral. E é justamente na execução destes elementos que eles ficam mais vulneráveis aos acidentes, pois conforme os estudos da CET *apud* Silva (2009) os acidentados fatais de motocicleta de maior número são os motoboys.

3.2 A (DES)ORGANIZAÇÃO SINDICAL

Como mencionando anteriormente neste trabalho, os motoboys surgem no contexto de reestruturação produtiva, e conseqüentemente de flexibilização e precarização do trabalho, acarretando a fragmentação da classe trabalhadora e inevitavelmente dos sindicatos.

Do ponto de vista dos trabalhadores, assistimos, tanto na dimensão internacional como nacional, uma crise profunda. Sitiados nas suas reivindicações corporativas e, ao mesmo tempo, envolvidos nos processos que, sob o discurso da técnica e da qualidade se impunham nas empresas, trabalhadores e suas direções sindicais vêem-se, no curso de toda década de 90 e início dos anos 2000, como protagonistas de referências que não são suas, e sim, da racionalidade capitalista (AMARAL, 2002, p. 63).

Dessa maneira, os motoboys lançam-se, de início, no meio urbano sem quaisquer aparatos regulamentador e normatizador de sua profissão, cuja organização, segundo Silva (2009, p. 101) se manifestou através da “[...] primeira grande mobilização de motoboys que se deu no dia 11 de janeiro de 2008, organizada por Ernane Pastore – Presidente da Associação dos Motoboys do Estado de São Paulo e da rádio AMM –, que contou com a participação de 2500 motoboys.”

O motivo da mobilização foi o aumento do seguro obrigatório (DPVAT) bem

como a resolução 203 do Conselho Nacional de Trânsito, que determinava a disciplinarização do uso do capacete. De acordo com Abílio (2014, p. 25):

A regulamentação também está fortemente ligada à questão da atuação sindical, a qual não chegou a ser pesquisada, ficando em aberto para uma próxima etapa. Com o registro em carteira, o trabalhador paga R\$ 14 para a contribuição sindical, ou seja, a formalização crescente se traduz para o sindicato em um montante significativo, se consideramos que apenas São Paulo tem no mínimo 200 mil trabalhadores. *Entretanto, a maioria dos entrevistados critica o sindicato, afirmando que este está muito distante das demandas dos motoboys.* A regulamentação impõe alguns deveres para os motoboys: curso de especialização de 30 horas, ao menos um ano de experiência como condutor de moto, moto branca e licenciada, com menos de cinco anos de uso, uso de baú e coletes, uso de itens de segurança como protetor de pernas e antena a corta linhas com cerol, e a proibição de transporte de pessoas na garupa da moto. Estima-se que os itens de segurança mais o curso tem um custo médio para o motoboy de R\$ 680. (*grifos nossos*).

Essa questão poderia obter repercussões positivas para os motoboys se a categoria fosse unida. Entretanto, há uma segmentação entre os mesmos, como as pesquisas de Silva (2008) e Diniz (2004) abordam. Para Silva (2008, p. 36), “no trabalho de campo foi observado que a todo instante a primeira geração de motoboys tentava se diferenciar da segunda geração não tanto pela idade em si, mas pelo maior traquejo e vivência no trânsito urbano”; e Diniz (2004, p. 16) acrescenta, afirmando que os mais experientes “encontram no saber acumulado e na rede solidária tecida com seus pares um meio para atenuar a densidade do trabalho e evitar os acidentes”.

Para os autores supracitados, a segunda geração está ligada a jovens que não conseguiram adentrar no mercado de trabalho formalmente, seguindo a profissão de motoboys enquanto via de escape para o desemprego; todavia, essa jovialidade impulsiona estes sujeitos a agirem imprudentemente no trânsito, sendo reconhecidos como “cachorros loucos”.

Nessa trilha, ainda no que concerne ao (frágil) processo de organização e luta da categoria, embora os trabalhadores que se utilizam da moto enquanto instrumento de trabalho tenham facilidade para adquirir a mesma, trata-se de um trabalho que possui inúmeros entraves e graduais conquistas, como por exemplo o piso salarial de R\$ 1.065,00³⁷, mais R\$ 12,00 diários de ticket alimentação³⁸.

³⁷ Estabelecido no ano de 2012, por meio da convenção coletiva da categoria profissional.

Todavia, uma conquista recente foi o reconhecimento da categoria enquanto atividade perigosa, e por isso, ocorreu a aprovação do adicional de periculosidade e sua incorporação ao piso salarial.

Nesse aspecto, não significa que os sindicatos e a organização dos trabalhadores perderam a relevância política e social, e sim, que estão fragmentados por conta da conjuntura que estão imersos e por esses motivos explica-se a morosidade em obter conquistas para a categoria. Assim, concorda-se com Aleluia (2009, p.47) quando explicita que

O risco do desemprego e o risco eminente da precariedade desestruturaram diversas categorias de trabalhadores em quase todos os lugares. Acirrou-se a desigualdade em relação ao ingresso no mercado de trabalho e agudizou-se a subordinação daqueles situados fora do emprego, instalados nas margens deste mercado.

Corroborando com Silva (2009) e Diniz (2004), Abílio (2014, p.29) menciona, com base em seus estudos, que a solidariedade entre os sujeitos da categoria não existe mais, e isso se deve ao fato da profissão ter se tornado banalizada. Afirma o autor que, para um de seus pesquisados, esta banalização teria como mola propulsora o desemprego nos anos 90, “[...] ‘porque houve uma necessidade já do cara que perdia o seu emprego e não tinha o que fazer. Então o que acontecia, o porteiro, o pedreiro, o Officeboy, ele comprava uma moto e ele ia trabalhar numa empresa de motoboy”.

Para Caldeira (2012) há uma necessidade de apropriação do espaço urbano, em que há uma percepção de injustiça social ao tempo em que ocorre, sob diversas maneiras, a reivindicação do direito à cidade. O trânsito faz parte desse movimento, representando não apenas o fluxo de veículos e pessoas, mas também a luta de classes, evidenciando os conflitos sociais (SILVA, 2009; ABÍLIO, 2014).

Nesse sentido, embora seja uma profissão eminentemente propensa a riscos e acidentes, a situação se agrava ao nos depararmos com as condições e relações de trabalho que conduzem aos motoboys ao adoecimento e morte no trabalho. Essa conjuntura se intensifica, ao observar a fragilidade da organização sindical, e das proteções por meio das políticas públicas.

³⁸ Conforme o inciso 1, da cláusula décima sétima – vale de refeição presentes na convenção coletiva da categoria profissional dos motoboys, o vale refeição tem caráter indenizatório, não se integrando ou incorporando ao salário ou à remuneração do empregado.

O que chama atenção é a maneira como o aparato legal e a administração do poder público agem, demonstrando uma voluntária negligência no que concerne à efetivação de seus direitos e das condições de trabalho, já que a precária mobilidade urbana constitui um dos principais fatores de agravamento das condições de vida e de trabalho dos motoboys. No decorrer da pesquisa empírica do presente trabalho com os representantes de 5 empresas da cidade de João Pessoa/PB, ao indagar se os mesmos tinham parceria com o Estado ou prefeitura para viabilizar alguns benefícios/direitos aos motoboys, a resposta negativa foi unânime, cujas argumentações foram as seguintes:

Entrevistado 1: "Porque é o sindicato que vai atrás disso" (informação verbal).

Entrevistado 2: "Porque não existe abertura para isso. Os motoboys brigaram por uma legislação e não cobram dos órgãos que fiscalizam" (informação verbal).

Entrevistado 3: "Porque eles mesmos formam empresas no meio deles, formam os serviços" (informação verbal).

Entrevistado 4: "Não tenho conhecimento. Nunca procurei" (informação verbal).

Entrevistado 5: "Porque Estado e Prefeitura só faz comer dinheiro" (informação verbal).

Ante o exposto, verifica-se que as justificativas variam, sempre lançando a responsabilidade para outra instituição/organização ou para os próprios motoboys; mas o que desperta curiosidade é que ao tempo que há o reconhecimento do poder sindical de se articular com os demais aparatos, bem como o potencial de criar a sua própria rede de "proteção", como está evidente nas falas dos entrevistados 1 e 3, ocorre um desmerecimento do poder de mobilização, quando o entrevistado 2 afirma que os motoboys não cobram fiscalização de algo que eles mesmos lutaram.

Dessa forma, corrobora-se com as indagações de Castro (2010, p.33):

obrigaram os motoqueiros a usar equipamentos que eles julgam aumentar a segurança do motoboy, na realização de seu trabalho, porém, que na realidade do corredor, funcionariam apenas como um paliativo, ou seja, diante de tudo isso que foi apresentado, o que realmente pode ser compreendido como um ganho, para os motoboys [...] as mortes, desde o período de criação dessas leis até hoje, só aumentaram? Que melhoras elas trouxeram para os motoboys [...]? Como justificar essa aparente incompetência de nossos governantes, na proteção de tantas vidas humanas que se perdem, todos os dias na cidade, como reflexo de seu trânsito e de todos os componentes que nele existem? (2010, p. 33).

Portanto, pode-se aventar que essa fragilidade do aparato estatal em garantir proteção a esses trabalhadores, bem como a própria fragmentação da categoria e o baixo teor de participação dos motoboys nos movimentos e/ou convocações do sindicato, refletem a dificuldade de estabelecer a identidade desses mesmos trabalhadores.

Nesse contexto de esfacelamento, acaba ficando com o SINDMOTOS do município de João Pessoa/PB papel de fiscalizar as condições de trabalho dos motoboys, tendo em vista que o Ministério do Trabalho não o faz, demonstrando mais um fator de fragilidade de organização da categoria. Ressalta-se que os sujeitos sindicalizados, quando acidentados ou quando chegam a óbito possuem uma apólice de seguro de 25 000³⁹.

Desse modo, configurando-se enquanto uma via de acesso ao trabalho num contexto de “regressão dos direitos do trabalho”, sendo sustentado pelos profissionais das categorias (motofretista, motoboy, e motopropagandista), o sindicato recebe 2% da remuneração/salário de cada trabalhador. O sindicato também desenvolve política específica para os motoboys, pois sua função também é firmar convênios. Dessa feita, há para os trabalhadores a política de seguro junto à seguradora Porto Seguro, além de disponibilização de consulta gratuita para oftalmologista e em policlínica. Quanto à remuneração dos motoboys – e, neste sentido, se trabalham sob regime de cumprimento de metas – identificamos a lei 16 436 que proíbe essa prática. Entretanto, foram colhidos indícios de que esta lei vem sendo burlada⁴⁰ - questão que será tratada na análise de dados presente no capítulo 4.

Nota-se, nesse sentido, que o significado social do sindicato é reduzido a essas questões:

[...] retirando-o do foco das lutas sociais e forjando uma cultura de que a sociedade organizada corresponde à sociedade civil, [...] trabalha(ndo) com a concepção de que o sindicato é, por excelência, espaço de negociação, de pactos sociais e não espaço de embate de hegemonia, de projetos classistas diferenciados (AMARAL, 2002, p. 68).

Destarte, vale salientar que não se trata de uma especificidade da categoria em questão e sim, de um movimento do próprio de sistema capitalista, a saber,

³⁹ A seguradora PORTO SEGURO é paga pelo patrão, conforme relatou o presidente do sindicato.

⁴⁰ Baseadas em diálogos informais com alguns motoboys da cidade de João Pessoa/PB.

estimular constantemente a competitividade e o individualismo entre os sujeitos, fragilizando os vínculos sociais. As profissões já se instauram e emergem no capitalismo sob o signo do ritmo frenético e da valorização do tempo, aspectos que se intensificaram pós-reestruturação produtiva.

3.3 MOTOBOYS: RESISTÊNCIA E LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA

Compreender os motoboys, o seu trabalho, as suas formas de resistência é entender, sobremaneira, que ele é um ser social, cujas maneiras de conduzir suas ações derivam de uma determinada relação social, sendo esta, fundada na exploração da mais-valia. Assim, a "cultura do medo" ancorada no discurso da crise econômica tem embasado as tentativas de reformas no capitalismo mundial, bem como acarretando em refrações para a classe trabalhadora.

Desse modo, a luta pela sobrevivência e resistência dos motoboys tem sido através do seu cotidiano profissional. Numa relação dialética, os motoboys vivem e se reproduzem pela cidade e seus fluxos, enquanto esta se expande através das suas práticas, da circulação, do movimento.

Conforme Castro (2010) trata-se de uma profissão que pertence ao circuito inferior, pelo fato desses trabalhadores não acumularem dinheiro, configurando-se enquanto meio de sobrevivência, assim como por se tratar de um trabalho precarizado. Perante os dados disponibilizados pela Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRT-SP) (*apud* CASTRO, 2010, p. 30), “no ano de 2008, havia 140 mil motoboys na cidade de São Paulo, dos quais somente 18 mil possuíam registro”.

Na multiplicidade turbulenta da cidade, as instâncias de poder⁴¹ agem corroborando para a circulação rápida de mercadorias e informações. Para tanto, determina até como os motoboys irão desenvolver sua conduta, marcando seu espaço entre carros, cruzamentos, buzinas e insultos.

É dessa maneira que a maioria dos motoboys se encontra na informalidade ou subsumidos a subcontratos e almejando adentrar na formalidade, pois como aborda Silva (2009, p. 39), mediante sua pesquisa de campo informa o seguinte:

Os relatos dos motoboys colocam a inserção formal no mercado de trabalho como um verdadeiro sonho, ao que parece, não tanto por outra atividade

⁴¹ Empresas privadas e instituições governamentais.

profissional que se queira, mas pelo fato de meditar sobre os riscos e perigos inerentes a que estão submetidos cotidianamente nas ruas de São Paulo, mas por enquanto, eles ousam, contraditoriamente, triunfar no asfalto da metrópole, mesmo que para isso sejam suas principais vítimas.

Desse modo, as instâncias de poder passam a normatizar a profissão, tornando os sujeitos “macacos amestrados”, característica já presente no modelo taylorista-fordista, em que o trabalhador era disciplinado dentro e fora do ambiente de trabalho.

Estas estratégias são maneiras de identificar os motoboys enquanto rápidos, eficientes e produtivos, capazes de circular na cidade velozmente e sem conflitos. Todavia, a mídia passa a ser uma instância de poder que desconstrói a identidade do motoboy enquanto trabalhador, pois a moto, meio (instrumento) de trabalho desse sujeito, geralmente é atrelada à realização de assaltos, estupros, etc., ou seja, tudo que excede a conduta estabelecida pela sociedade e pelas próprias instâncias de poder, realizando a velha colocação equivocada de que pobreza e criminalidade são sinônimos.

É nessa ambiência que os motoboys demonstram sua resistência no próprio trânsito e espaço urbano. Embora com sindicatos frágeis, revelam sua força política ao protestarem nas ruas, por exemplo, contra o valor do DPVAT. Contudo, embora não se mobilizem pelo fim do embate capital-trabalho, os motoboys demonstram resistência no próprio cotidiano, através de jornais do sindicato, programa de rádio local, bem como ocupando as ruas, como maneira de dirimir a escassez de direitos trabalhistas, garantindo carteira assinada, férias, etc.

Em contrapartida, quando um motoboy abre uma terceirizada sob a nomenclatura de cooperativa e contrata outros motoboys, nos indagamos se isso não se trata de mais uma maneira de reduzir direitos; e mais, a quais direitos estamos nos referindo?. Dessa maneira, o contrato firmado entre a “cooperativa” (que é a empresa contratada) e o motoboy estará majoritariamente determinado pelos critérios de contratos de emprego firmados na CLT. Com isso, o motoboy se configura enquanto empregado da “cooperativa”⁴² – empresa contratada, e assim, a empresa contratante exime-se de qualquer responsabilidade para com esse sujeito.

Isso ocorre a despeito da legislação não estabelecer distinções essenciais entre o trabalho dos motoboys e os demais trabalhos inseridos na divisão

⁴² Cooperativa não emprega.

sociotécnica do trabalho, pois conforme Aleluia (2009, p.90):

[...] na Constituição Federal de 1988 os artigos do 7º ao 11º listam os direitos básicos dos trabalhadores do âmbito rural e urbano, sendo os motoboys trabalhadores urbanos, todos os direitos citados na Legislação fazem parte da esfera jurídica dos motoboys. Está se discutindo aqui os conceitos e critérios que determinam o vínculo de emprego no país, aqueles conceitos que classificam quem são empregados e quem são os empregadores da relação de trabalho. Como pano de fundo os fenômenos da flexibilização do trabalho e das suas leis são os meios pelos quais os discursos de redução de custos, competitividade e produtividade se sustentam como estratégias de mercado.

Diante da tentativa de escamotear as particularidades do trabalho dos motoboys, é importante notar a relevância dos mesmos na lógica do capital. Superando condições estruturais (buracos, desvios, pontes, etc.) e climáticas (sol forte, chuva, etc.), assim como os problemas no trânsito, eles viabilizam a entrega de qualquer mercadoria, transcendendo os seus próprios limites psicofísicos, pois antes de mais nada a mercadoria precisa ser realizada o mais breve possível.

É diante do desespero da desvalorização do capital na sua realização no espaço que corpos são articulados e movidos em torno dessa produção e consumo simultâneo. Neste interregno os motoboys aparecem como instrumentos fundamentais nesta nova etapa do capitalismo na cidade, já que a sua dinâmica e natureza profissional possibilitam estabelecer relações entre lugares e uma interconexão entre as redes materiais e de ações - conjugando de modo imprevisível a velocidade desses dois ambientes. [...] já que a necessidade inerente em torno das diversas formalidades e burocracias existentes requerem a transferência física de documentos, certificações em cartórios e controles diversos, entre outros (SILVA, 2009, p. 109).

O que aparentemente surge como sinônimo de liberdade, a saber, pilotar uma moto podendo driblar diversas situações, na verdade aprisiona o sujeito trabalhador à condição de explorado e o estimula a pôr em risco a sua própria vida. Nessa dinâmica flexível, a gestão da vida pelas instâncias de poder determinam os moldes que os motoboys devem se adequar, posto que a dimensão da vida acaba por ser reduzida ao trabalho.

Não por acaso, esse modelo de gestão e as condições de trabalho dos motoboys marcadas pela precarização do trabalho, os coloca na via da ilegalidade, “[...] e é sabido que parte dos motoboys imiscui-se em trabalhos ilícitos de entregas de drogas, de jogos de bicho e toda sorte de atividades ilícitas” (SILVA, 2009, p. 125).

Não restam dúvidas, a partir da revisão de literatura e das apreensões na

pesquisa documental e empírica, de que os motoboys estão imersos na precarização do trabalho, a qual marca a atividade desde a sua emergência. E embora a profissão tenha sido regulamentada no governo Lula, em 2009, a gestão de Dilma aprovou o contrato por hora na carteira de trabalho, configurando-se enquanto mais uma estratégia de legalizar a flexibilização e precarização do trabalho, e em contrapartida, gerando um aumento no percentual de trabalhadores inseridos na formalidade.

Com isso, o acesso aos financiamentos e consórcios também são facilitados, sendo habilitados a adquiri-los aqueles que forem comprovadamente autônomos ou com vínculo empregatício da profissão – “[...] o de ‘motociclista no transporte de documentos e pequenos valores’. São financiáveis até R\$ 8,5 mil, com taxa de juros entre 6,0 e 12% ao ano”. (Site do Ministério do Trabalho).

É nesse percurso que serão tratadas as questões inseridas no capítulo 4 a seguir sobre as perspectivas dos representantes de empresas de variados ramos do município de João Pessoa/PB, no que se refere ao trabalho dos motoboys e por quais motivos eles são necessários em seus estabelecimentos.

4 A REQUISIÇÃO DO TRABALHO DOS MOTOBOYS NO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA/PB: UMA ANÁLISE A PARTIR DAS PERSPECTIVAS DOS CONTRATANTES

O motoboy é o ponto final. Como o cliente vai suprir a necessidade dele? O motoboy é a chave, é a peça final do quebra-cabeça (ENTREVISTADO, informação verbal).

O desenvolvimento das cidades brasileiras pós-reestruturação produtiva tem sido permeado pelo crescimento de um contingente de trabalhadores que excede os muros das indústrias. Perante a necessidade de comprimir espaço-tempo, intensifica-se o desenvolvimento tecnológico-informacional, amplia-se a gama de serviços e as possibilidades de trabalho, dentre eles, ser motoboy, o que se torna evidente, inclusive, pelo crescimento da frota de motocicletas.

Essa expansão dos serviços tem refletido, também, na intensificação de trabalhos precários diversos, como telemarketing, construção civil, coleta de materiais recicláveis, assim como, no serviço dos motoboys, motofretistas, mototaxistas, e demais.

Assim, João Pessoa, capital do Estado da Paraíba não está imune a esses processos, os quais tendem a estimular os empresários a realizarem maiores investimentos no setor de serviços, o que se traduz na absorção de novas categorias profissionais, pois como se vê no presente trabalho, estas advêm das transformações sócio históricas - cujas mudanças se dão em cada localidade de maneiras distintas, tendo em vista o desenvolvimento desigual e combinado.

Dessa maneira, compreender sobre o que motivou aos empresários e contratantes do município de João Pessoa/PB a requerer o trabalho dos motoboys não foi uma atividade simples; constituiu-se com um desafio para desvelar as mediações da conjuntura brasileira em consonância com as transformações mundiais, ocasionadas pela nova divisão internacional do trabalho.

Nesse contexto, sendo produto e necessidade do capital reestruturado, Silva (2008, p.99) aponta as seguintes considerações acerca dos motoboys:

Os motoboys, contraditoriamente, dotados do poder da fluidez, agilizam as entregas, põem o trânsito a fluir e, ademais, expostos aos riscos de acidentes de trânsito, caem, interditam o tráfego. Daí em diante, tornam-se alvos e objetos das instâncias de poder como forma de conduzi-los, manipulá-los e, no limite, eliminá-los das ruas e avenidas. Mas justamente

neste choque com as instâncias de poder revela-se um novo campo de lutas e resistências sob a pecha da nova etapa do capitalismo, centrada em torno do trabalho precário e do espaço.

Na tentativa de aproximar da realidade dos motoboys em João Pessoa (JP) e diante da escassez de informações por parte dos órgãos de pesquisa no que se refere ao tema, foi realizada visita institucional ao Sindicato da categoria profissional a fim de obter alguns dados. Como mencionado no decorrer deste trabalho, foi apenas no ano de 2009 que ser motoboy foi reconhecido enquanto profissão através da lei de regulamentação 12 009 de 29 de julho de 2009, que também proíbe aos mesmos trabalharem sem equipamentos de segurança.

Segundo informações do Sindicato dos trabalhadores com motos – motoboy, motofrete e mototáxi da Região Metropolitana de João Pessoa (SINDMOTOS), ser motoboy em João Pessoa passou a adquirir visibilidade e força por volta do ano de 2004, quando, inclusive, o sindicato foi fundado na cidade. Porém, só no ano de 2013 ele foi registrado.

Logo, foi esclarecido acerca da impossibilidade de mensurar exatamente o quantitativo desses sujeitos que circulam em João Pessoa. Portanto, foram utilizados os dados disponibilizados pelo sindicato, quando afirma que há 2400 trabalhadores sindicalizados⁴³, dos quais 1300 são motoboys⁴⁴.

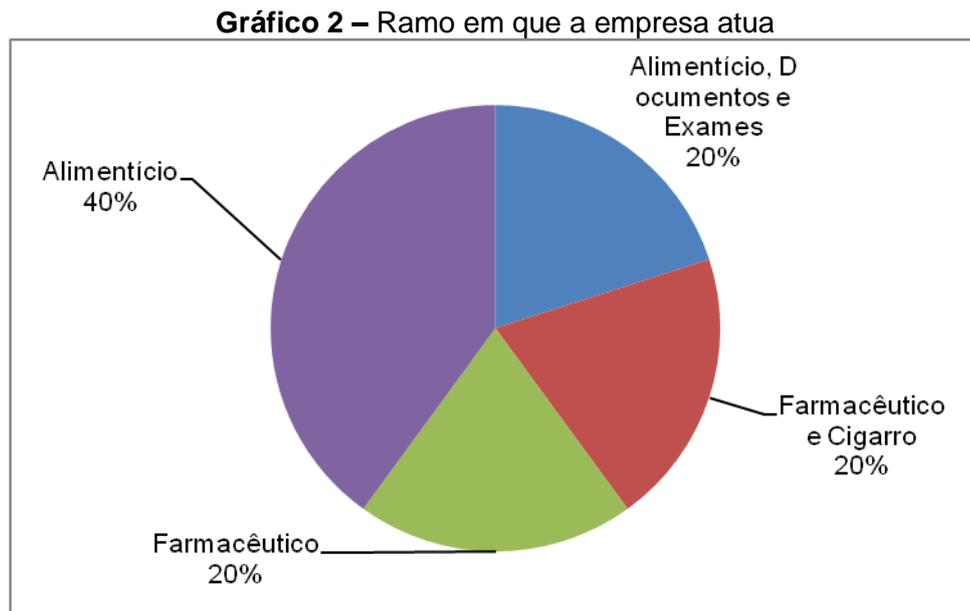
Para efeito deste estudo, constata-se que a dificuldade de construir o perfil dos motoboys reside, em primeiro lugar, na ausência de dados sobre o quantitativo destes trabalhadores que circulam no Brasil - realidade que também se confirma em nível local. Segundo, também são imprecisos os dados quanto às remunerações e vínculos trabalhistas. Informações do Sindicato local da categoria dão conta de que a média salarial pode variar entre R\$ 500,00 a R\$ 4.000,00.

Por outro lado, também se evidencia que, a exemplo do que indicam as pesquisas nacionais – tomadas neste estudo – em JP há uma heterogeneidade de vínculos, contratos, sendo o esporádico (por entrega) o que mais vigora, marcando o cotidiano desses profissionais com insegurança desproteção social destes sujeitos e suas famílias, especialmente diante de acidentes e possíveis óbitos.

⁴³Os outros sujeitos são motofretistas e propagandistas com moto, tendo em vista que na região a profissão de mototaxista não foi aprovada.

⁴⁴Essa categoria abarca homens e mulheres.

Dessa maneira, neste capítulo dissertativo serão abordadas questões acerca da perspectiva dos contratantes ao demandarem o trabalho dos motoboys para os seus estabelecimentos. Com isso, serão apresentadas em forma de gráficos, tabelas e exposições de falas as respostas dos representantes das 5 empresas que entrevistadas no 2º semestre de 2015.



Fonte: (a autora).

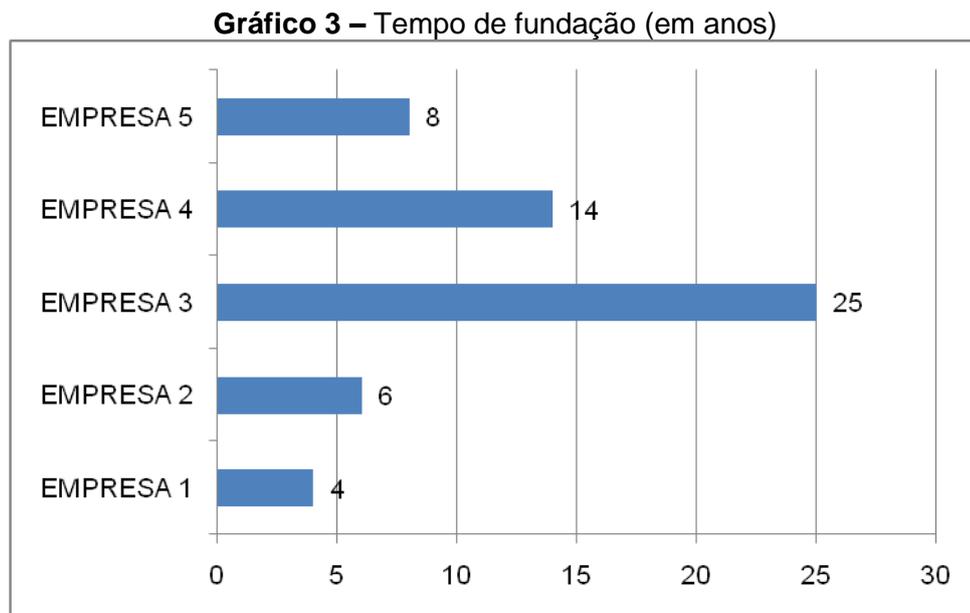
No que concerne ao ramo em que cada uma das 5 empresas atuam, sendo representadas por cores no gráfico: a empresa 1 (representada no gráfico pela cor azul) possui enquanto atividade fim a contratação de motoboys para terceirizar os seus serviços para empresas dos ramos alimentício, entrega de documentos e exames; a empresa 2 (representada no gráfico pela cor vermelha) também possui enquanto atividade fim a contratação de motoboys para terceirizar os seus serviços para empresas do ramo farmacêutico e cigarro; as empresas 3 e 4 (representadas no gráfico pela cor roxa) atuam no ramo alimentício, e a empresa 5 (representada no gráfico pela cor verde), no ramo farmacêutico.

Essa variedade demonstra a expansão do mercado, criando diversas atividades comerciais, assim como espaços em que o motoboy pode trabalhar. Como nos explica Harvey (2005, p.137), em *A produção capitalista do espaço*:

O crédito equivalente aos valores excedentes de uso (mercadorias e capacidade produtiva) é adicionado ao capital excedente em moeda

originário da produção corrente, e investido como capital fictício em projetos a longo prazo. Assim, a força de trabalho excedente encontra emprego.

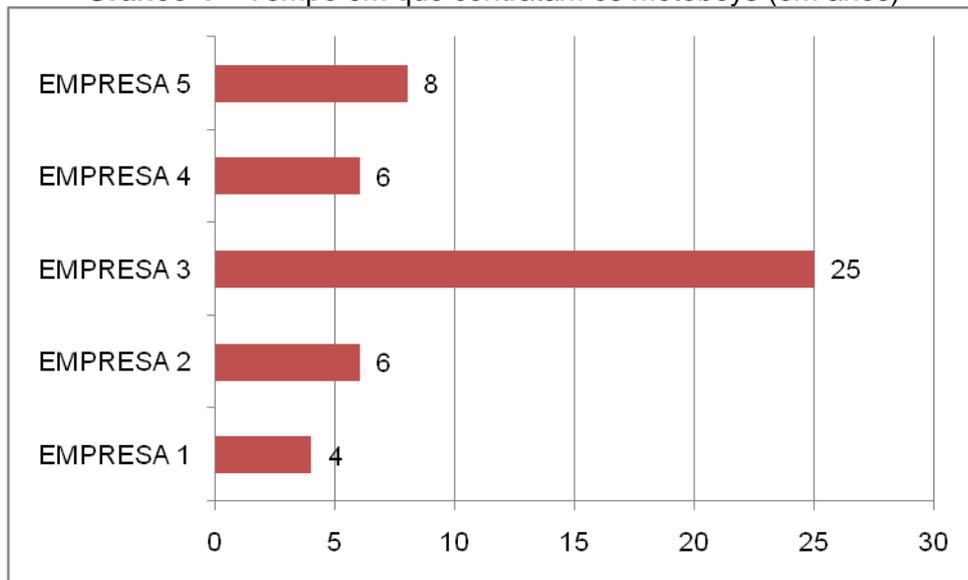
Nesse sentido, buscou-se entender quanto tempo essas empresas têm no município de João Pessoa (a seguir) para saber, posteriormente, há quanto tempo requisitam o trabalho dos motoboys.



Fonte: (a autora).

Como consta no gráfico, tratam-se de empresas recentes no município de João Pessoa, em que a empresa 1 possui 4 anos no mercado, a empresa 2, 6 anos, a empresa 3, sendo a mais antiga, 25 anos, a empresa 4 com 14 anos e a 5ª com 8 anos.

É interessante observar essa diversidade de períodos de fundação de cada empresa, e o fato de que todas emergiram já no período de mundialização do capital, o que facilita compreender o que as interliga, conforme o gráfico a seguir.

Gráfico 4 – Tempo em que contratam os motoboys (em anos)

Fonte: (a autora).

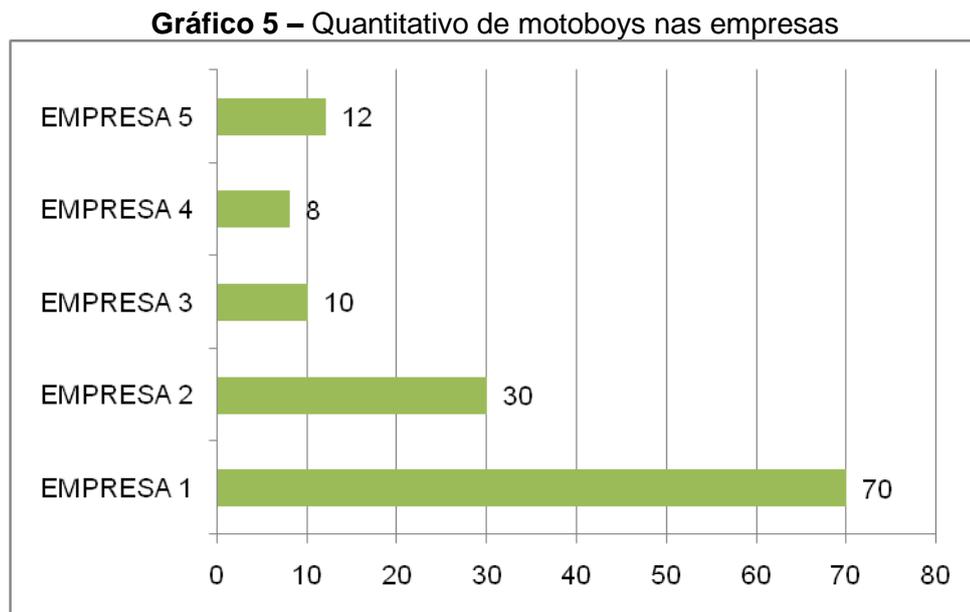
É importante observar a heterogeneidade de períodos de fundação de empresas, presente no gráfico anterior, pois demonstra que a quase totalidade possui um elemento em comum: o fato de requisitar o trabalho dos motoboys, adaptando-se às exigências socioeconômicas e histórico-políticas.

Ao se comparar o Gráfico 4 com o Gráfico 3, observa-se que tanto o surgimento das empresas quanto a requisição do trabalho dos motoboys ocorre pós reestruturação produtiva, em que apenas a empresa 4 não se utiliza do trabalho dos motoboys desde a sua fundação, pois foi criada há 14 anos e se utiliza dos serviços destes profissionais há 6 anos. As demais empresas – inclusive a empresa 3 que existe há 25 anos atuando no ramo alimentício – como se pode atestar, já emergem atreladas ao trabalho dos motoboys. Dessa feita, partilhando das reflexões de Silva (2009, p.110), entende-se que:

[...] o trabalho dos motoboys desenrola-se na rua, mas ganha maior agilidade devido a todo aparato das redes técnicas a que estão conectados. Por uma decisão tomada a partir de um clique no computador, produtos são recolhidos, exames são entregues, rotas são alteradas, contratos são fechados, documentos são assinados, etc. Os destinos são encurtados, basta acelerar em cima da moto para fazer acontecer o mais rápido possível uma série de entregas acionadas pelo telefone, pelo celular, pela internet em um ponto fixo ou em um ambiente wireless, etc.

Portanto, os motoboys são requisitados para suprir uma gama de demandas, expandindo o espaço das empresas sem que elas cresçam fisicamente, pois esses

sujeitos "fluem" no trânsito, atingindo qualquer canto da cidade para suprir a necessidade de quem requisitou seus serviços, realizando-os a baixo custo e em menor tempo. Mas, na perspectiva do contratante, quantos motoboys são necessários para suprir a demanda de um determinado estabelecimento? É o que o gráfico a seguir demonstrará.



Fonte: (a autora).

A respeito do quantitativo de motoboys nas empresas também encontramos uma diversidade de vínculos, onde embora o entrevistado 1 tenha afirmado haver 70 motoboys e o entrevistado 2 ter dito que havia 30, ambos são empresas que contratam motoboys para terceirizar seus serviços. Importante lembrar que a nova divisão do trabalho ocasionada pela mundialização do capital também intensificou essa prática de terceirizar vínculos e demandas.

O entrevistado 3 esboçou que há 10 motoboys em seu estabelecimento, 6 dos quais são terceirizados e 4 são terceirizados temporários. O motivo alegado é para dar conta da alta demanda diária própria do período, por sua vez, o entrevistado 4 afirma que possui em seu estabelecimento 4 empregados com contrato formal – fixos e 4 informais, enquanto o entrevistado 5 afirmou ter 12 motoboys contratados.

Desse modo, observou-se que as 2 empresas que mais contratam motoboys na verdade são empresas que prestam serviços via terceirização, as quais se

autodenominam cooperativas. Nesse percurso, chamamos atenção para o papel das terceirizadas nesse processo, as quais carregam o discurso de que são cooperativa. Sendo assim, Aleluia (2009, p.87) ressalta que:

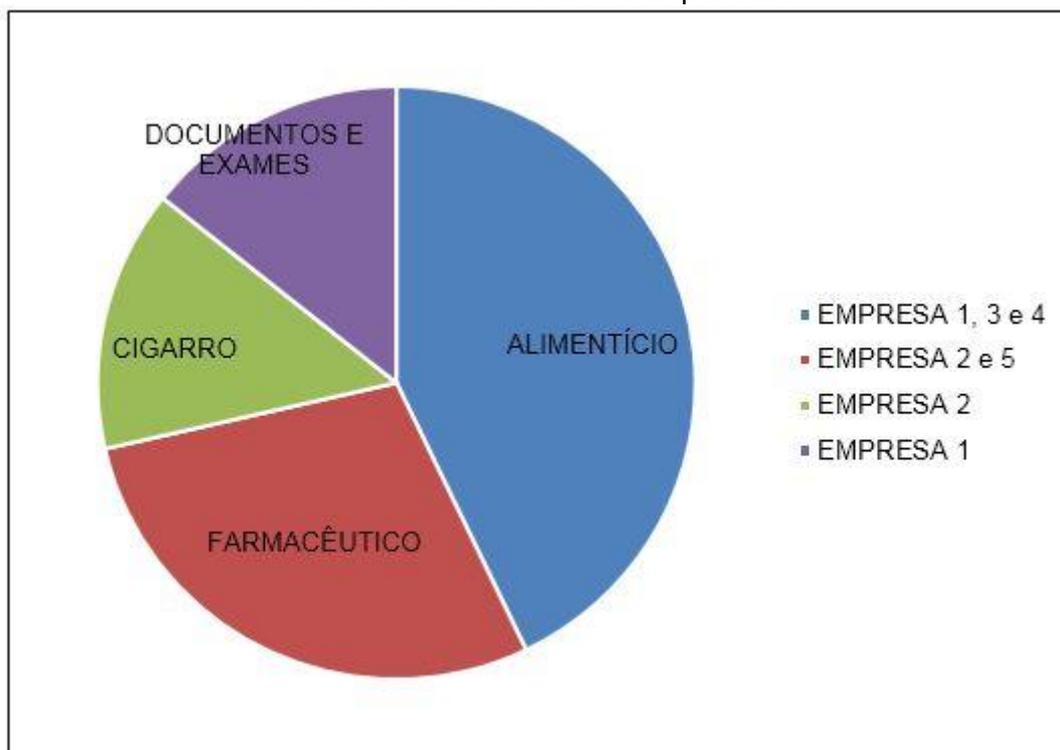
Esse fato é identificado e compreendido por Carelli (2003) como mais uma das novas formas de exploração do trabalho irregular ou ilícita. O crescimento delas para este autor é fruto da desregulamentação das relações trabalhistas. A fuga ao vínculo de emprego é o objetivo das empresas que fazem uso das cooperativas de fachadas (as contratantes). Por se estabelecer um contrato entre a cooperada e a contratante baseado no Direito Civil, essas empresas irregulares exploram a imagem jurídica de cooperativa para gerir, subordinar e lucrar (como num a empresa comum) com os trabalhadores, processo chamado de intermediação ilegal de mão de obra.

Essa estratégia vem sendo considerada uma das respostas à crise dos anos 70, ao flexibilizar a força de trabalho, em concomitância à expansão dos *lócus*/filiais de empresas por todo o mundo, pois precarizando as condições e relações de trabalho acabam gerando mais lucro para o capitalista. Cabe, aqui, ressaltar a necessidade de elucidar a natureza destas organizações⁴⁵, através de pesquisas, tendo em vista tratar-se de importante indicador da configuração da categoria e das formas de absorção desta pelo mercado de trabalho.

Entre os anos 2014 – 2016, período em que tem sido realizada a pesquisa de mestrado, há evidências de que a atividade dos motoboys é marcada pelo fenômeno da terceirização ou até mesmo pela informalidade, o que reflete na fragmentação da categoria profissional, à qual fizemos indicações no capítulo 2. Resgatando aspectos da organização profissional identificamos, através dos apanhados preliminares, que o sindicato da categoria atua, fundamentalmente, como mediador entre os motoboys e os contratantes, realizando pontualmente, algumas ações em favor da categoria, a exemplo do seguro de vida.

É justamente "aniquilando o espaço pelo tempo" que os motoboys fazem circular diversas mercadorias, dentre as quais destacaremos no gráfico seguinte.

⁴⁵ É necessário distinguir cooperativa, em que nas palavras de Marx (1983, p. 197), é " [...] algo mais que uma impostura e um ardil; se há de substituir o sistema capitalista; se as sociedades cooperativas unidas regularem a produção nacional segundo um plano comum, tornando-a sob seu controle e pondo fim à anarquia constante e às convulsões periódicas, conseqüências inevitáveis da produção capitalista – será isso, cavalheiros, senão comunismo [...]". Para mais informações, ver MARX, K.; ENGLÉS, F. **Obras escolhidas**. Tomo II. Lisboa: Edição Avante, 1983. Por sua vez, a cooperação é um método capitalista pelo qual são reunidas diferentes jornadas de trabalho e assalariamento.

Gráfico 6 – Mercadorias transportadas

Fonte: (a autora).

Com a expansão do capital financeiro, novas atividades foram surgindo no contexto brasileiro, as quais não passam necessariamente pelo âmbito do trabalho produtivo, embora sejam complementares a ele, a exemplo do trabalho dos motoboys, que, perante os ramos das empresas revelados pelo gráfico desenvolvem um trabalho improdutivo.

Assim, as empresas 3 e 4 atuam apenas entregando alimentos. A empresa 5 entrega mercadorias ligadas ao farmacêutico, enquanto a empresa 1 realiza entregas no ramo alimentício, assim como na entrega de documentos e exames. Já a empresa 2 entrega mercadorias tanto do ramo farmacêutico quanto de cigarros.

O que chama atenção é que a pesquisa do IBOPE (2002) realizada em São Paulo e apresentada na dissertação de Silva (2009, p.63) apresenta os seguintes dados:

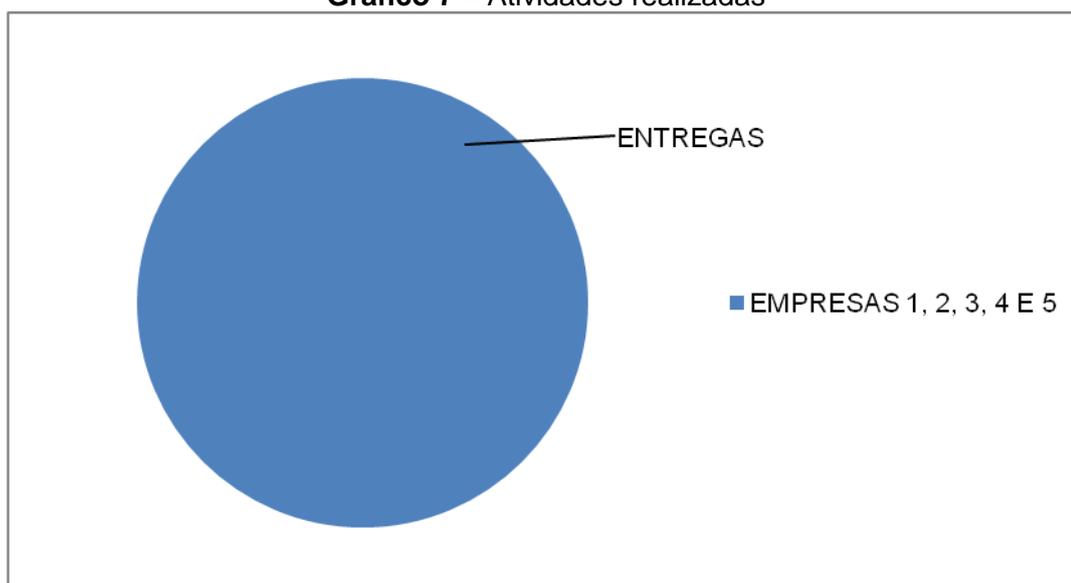
56% dos motoboys faziam predominantemente entrega de documentos, 23% alimentos, 13% pequenas cargas, 8% outros tipos de mercadorias. O instituto afirmava então “que o maior tomador de serviços de motofrete na cidade de São Paulo é ‘o mercado financeiro, seguidos dos setores do comércio e alimentação” (IBOPE, 2002 *apud* SILVA, 2009, p. 63).

Embora aparentemente com porcentagens destoantes do município de João Pessoa⁴⁶, cuja entrega de documentos na cidade de São Paulo se sobrepunha às demais, em que a afirmativa do Instituto - IBOPE é que o mercado financeiro imperava sobre os demais “setores”. Desse modo, se faz necessário resgatar a perspectiva de que o mercado financeiro no período de mundialização do capital tem comandado também o comércio, seja viabilizando empréstimos ou atrelando-se aos mesmos. Assim, corrobora-se a análise de Abílio, quando menciona-se:

A gama de entregas do motoboy se ampliou, assim como os riscos e custos da profissão. As inovações tecnológicas transformaram o ritmo e as possibilidades de trabalho desta categoria. Na época não tinha celular, não tinha bip. Você tava em um lugar, tinha que ir até a base para pegar o outro serviço. Eles te davam uma cartela de ficha de orelhão, andava com o bolso cheio, parecendo um saco de papai Noel de tanta ficha. Com o bip, já era possível mandar mensagens, com o celular – e sua popularização –, a logística do trabalho se transforma. É possível para a central se comunicar com os motoboys na rua, organizar a distribuição de acordo com sua localização, diminuem os poros de não-trabalho ao longo de sua jornada. Para o motoboy esporádico, isto se traduz em possibilidade de fazer mais entregas em menos tempo, ou seja, uma aceleração do seu ritmo de trabalho (ABÍLIO, 2014, p. 13).

Dito isso, sabendo que os motoboys tem uma ampla possibilidade de entregas, surgiu-nos a dúvida sobre as atividades que os mesmos realizam, conforme consta no gráfico seguinte.

Gráfico 7 – Atividades realizadas



Fonte: (a autora).

⁴⁶ Conforme os dados coletados na pesquisa empírica e representados no gráfico 6.

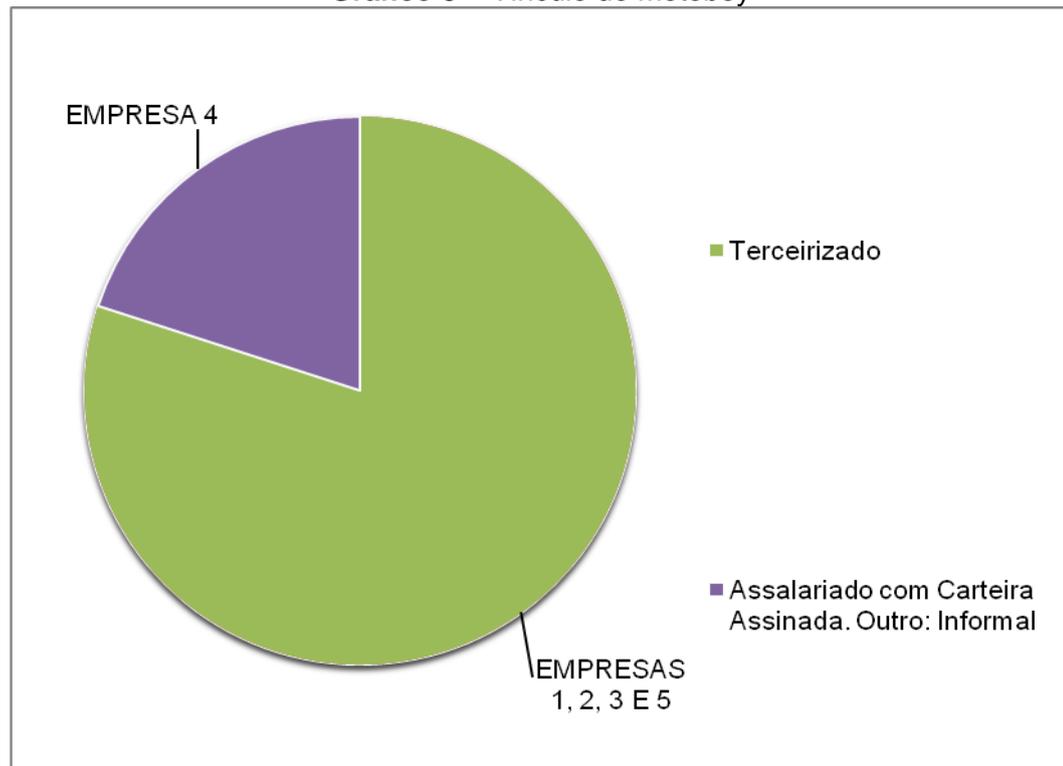
Quando os representantes das empresas foram indagados sobre quais atividades os motoboys realizavam, unanimemente responderam que faziam apenas entregas, não acumulando outras funções. Entretanto, o próprio ato de realizar a entrega já demanda do profissional outras habilidades, como: capacidade cognitiva para chegar ao local da entrega, ter boa dicção para falar tanto com o cliente quanto com os demais sujeitos envolvidos no processo, além de ter conhecimento sobre os preços das mercadorias, pois muitas vezes lidam com dinheiro.

Isto remete à discussão travada no capítulo 1 sobre os requisitos que um trabalhador deve possuir, tendo que desenvolver múltiplas habilidades para manter-se “empregável”.

Dessa maneira, conforme Abílio (2014, p.21):

[...] cabe ao motoboy uma série de saberes, que envolvem tarefas burocráticas, como a autenticação de documentos em cartórios, coleta de assinaturas de documentos; monetárias, como o pagamento de contas, retirada de talões de cheque, transporte de valores; entrega de bens pessoais, como livros, exames médicos; transporte e entrega de produtos delicados, como flores e alimentos; não só transportar com a moto mas carregar com as próprias mãos objetos [...].

Portanto, enquanto trabalhador polivalente, nos questionamos a respeito do vínculo que o motoboy possui com a empresa, cuja resposta está evidenciada no Gráfico a seguir.

Gráfico 8 – Vínculo do motoboy

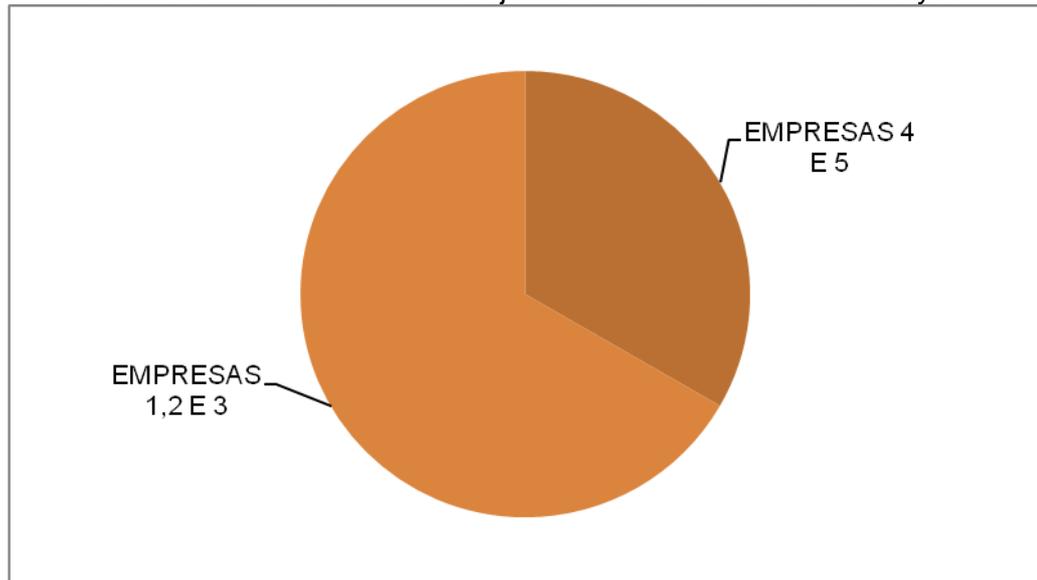
Fonte: (a autora).

A discussão sobre a terceirização tem sido crucial para entender muitos vínculos dos trabalhadores no Brasil. Não à toa, é uma das maneiras mais intensificadas de precarização, e por isso, está em trâmite a PLC 30/2015, para terceirizar inclusive atividades fins.

Dito isso, as empresas 1 e 2 viabilizam o trabalho dos motoboys por meio da terceirização e as empresas 3 e 5 contratam "as cooperativas" para fornecerem o trabalho dos motoboys; enquanto a empresa 4 possui motoboys tanto assalariados com vínculo formal direto, quanto informais, cujo serviço, conforme o decreto nº 44.220, de 8 de dezembro de 2003:

Art. 2º. [...] poderá ser prestado por condutor autônomo ou por pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, associação ou cooperativa, que explore esse serviço por meio de frota própria ou não, mediante prévia autorização e licença, nas condições estabelecidas neste decreto e em demais atos normativos.

À vista dessa diversidade de vínculos, foi questionado sobre quem determinava a jornada de trabalho dos motoboys, a qual será demonstrada a seguir.

Gráfico 9 – Quem determina a jornada de trabalho dos motoboys?

Fonte: (a autora).

As empresas 1, 2 e 3 afirmaram que é a empresa contratante que estabelece a jornada de trabalho dos motoboys. Enquanto as empresas 4 e 5 estabeleceram que é a empresa contratada quem determina. Destarte, foi possível compreender que o cliente também tem papel ativo nessa determinação, embora vivencie um paradoxo, pois conforme Silva (2009, p.27):

O cliente quando chama ele quer rápido e pagar menos, é ele mesmo quem acelera [...] Esse cliente que pediu a entrega em 15 minutos, se ele sai no mesmo momento que esse motoboy e eles se cruzarem na rua, é capaz que a pessoa que tenha pedido o serviço, ofenda e feche o motoboy.

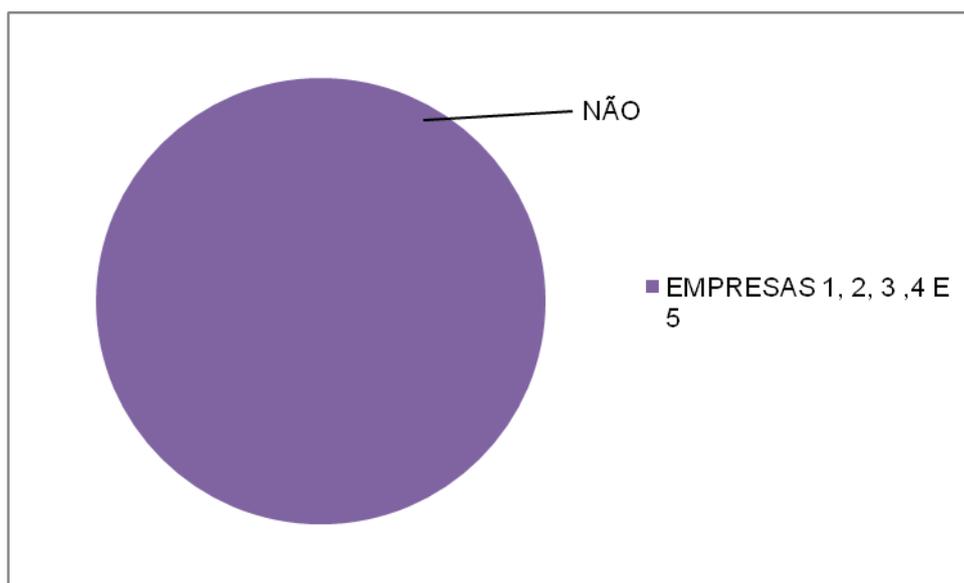
Portanto, o cliente que exige rapidez na entrega, é o mesmo que critica os motoboys no trânsito. Todavia, ainda de acordo com Silva (2009, p.28):

[...]a pior coisa desse (serviço) é em função do contratante, sempre procura preço mais baixo, não está preocupado com quem está ali em cima de uma motocicleta. Então isso tem direcionado a clandestinidade e tem feito com que este cliente troque de empresa a todo o momento, o cliente está aqui, o outro oferece um real a menos, mas não sabe se o cara vai registrado, se tem seguro ou não, ele vai pelo preço mais barato, isso cria um desconforto em toda a categoria.

Dessa feita, à empresa contratante não importam as condições de trabalho da categoria profissional dos motoboys, tampouco o histórico da empresa contratada. A respeito da jornada de trabalho, a pesquisa de Abílio (2014, p. 8), revela em sua

pesquisa que " 95% trabalham mais do que oito horas por dia, 50% ultrapassam as dez horas e 21 % trabalham usualmente entre 13 e 16 horas por dia como motoboys". Em face disso, foi questionado aos representantes das empresas do município de JP se os motoboys faziam hora extra. Dessa forma, é possível vislumbrar as respostas seguir.

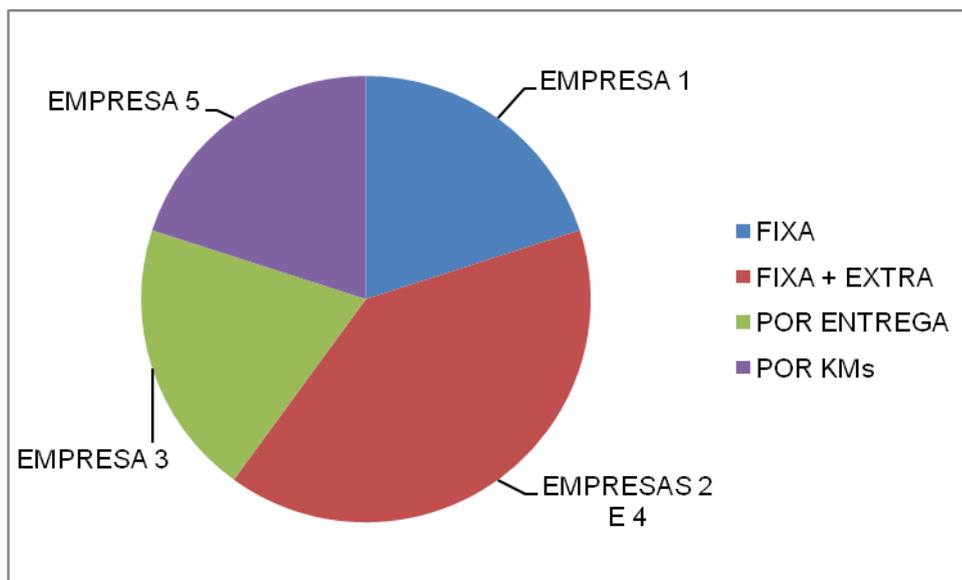
Gráfico 10 – Motoboys fazem hora extra?



Fonte: (a autora).

Quanto à indagação a respeito da realização de hora extra por parte dos motoboys, a resposta "não" foi consensual.

Assim, o entrevistado 5 respondeu que não exige que os motoboys façam hora extra, mas, se os mesmos decidem, fazer o quê? Isso revela que os motoboys, enquanto partícipes do precariado (BRAGA, 2012) precisam muitas vezes estender a sua jornada de trabalho para ganhar além do pré-estabelecido, trazendo a pseudoidéia de que eles escolhem fazê-la, quando na verdade são obrigados por não terem outra alternativa para suprir suas necessidades básicas e muitas vezes, de sua família também. Então, como se dá a remuneração dos motoboys?

Gráfico 11 – Como se dá a remuneração dos motoboys

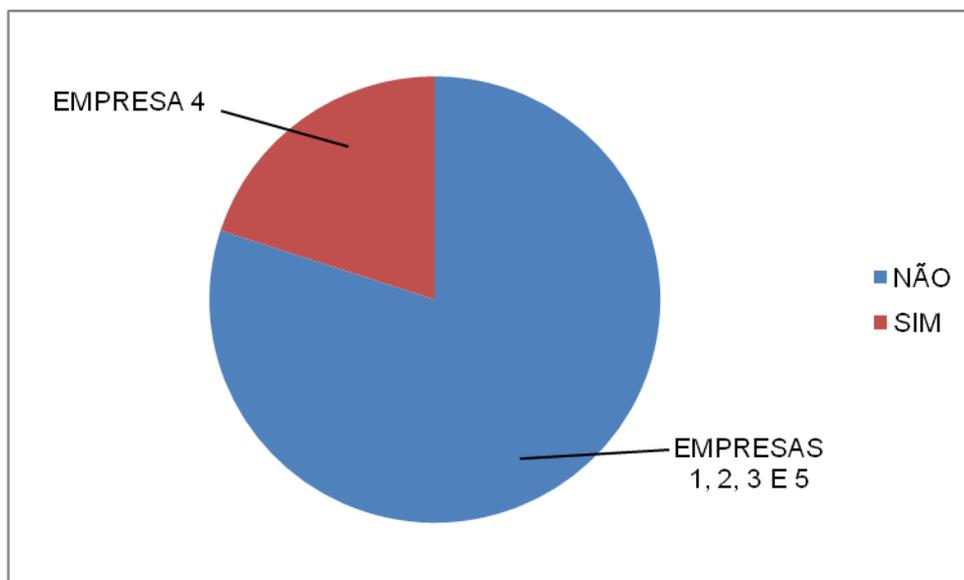
Fonte: (a autora).

Perante a pergunta de como se dá a remuneração dos motoboys, a empresa 1 afirmou ser fixa, enquanto as empresas 2 e 4 disseram que é fixa mais extra, e ainda, a empresa 3 disse que remunera por entrega; por fim, a empresa 5 explanou pagar por quilometragem. É possível notar que, mesmo que apenas a empresa 3 tenha afirmado remunerar por entrega, as demais também seguem o mesmo intento de pagamento por "produtividade" – o qual segue uma lógica semelhante ao salário por peça – quando explanam sobre "o pagamento extra" e o pagamento por quilometragem. Logo, muitas vezes os motoboys são "cachorro loko" (ABÍLIO, 2014, p.23), sendo entendido como:

[...] aquele profissional que tem a aniquilação do espaço pelo tempo (Harvey, 1992) como definidora do valor de sua remuneração. Ao definir a acumulação flexível, ao analisar a relação entre capitalismo e espaço, o geógrafo inglês David Harvey tem sua perspectiva fortemente orientada pela questão do tempo de giro do capital, ou seja, uma análise do espaço permeada pelas questões do capitalismo que envolvem não só o tempo da produção, mas o da realização da mais valia na esfera da circulação. Para o autor, a experiência social da relação tempo-espaço no capitalismo é inteiramente permeada por uma reprodução social orientada pela "aniquilação do espaço pelo tempo": a produção e a realização da mais-valia dependem da relação tempo-espaço, e de sua compressão permanente.

Nesse entendimento, questionou-se “será que os motoboys precisam trabalhar com metas?”. As respostas para essa questão são apresentadas no Gráfico 12 a seguir.

Gráfico 12 – Trabalham com metas



Fonte: (a autora).

No contexto contemporâneo, trabalhar com metas, desenvolver a habilidade de ser ágil são pressupostos para manter-se ativo no mercado de trabalho. Desse modo, tínhamos a dúvida se os motoboys trabalhavam com metas, embora identificássemos que a lei 16 436/2011 proíbe essa prática.

Entretanto, algumas falas dos entrevistados oferecem indícios de que essa lei é burlada. Vejamos: as empresas 1, 2, 3 e 5 afirmaram que não remuneram por metas, embora uma dessas tenha dito que não, e em seguida esboçou a seguinte consideração: "Tem que fazer 3 a 4 entregas por hora, se faz menos que isso o cara é improdutivo" (informação verbal). Enquanto outra empresa também afirmou que não estabelece metas, porém, disse que não pode impedir ao motoboy de estender o seu tempo de trabalho, tendo em vista que ganham por entrega.

Essas considerações remetem à reflexão de que a liberdade que os contratantes indiretamente explanaram faz entender que enquanto trabalhadores "livres", esses sujeitos precisam exceder o tempo de trabalho previsto na legislação trabalhista, além de intensificar o seu ritmo por meio da alta velocidade no trânsito,

seja para se manter na função, seja para obter condições de suprir determinadas necessidades de sobrevivência própria e da família.

Nesse raciocínio, a empresa 4 explanou claramente que requer dos motoboys que os mesmos atinjam as metas pré-estabelecidas. Nessa reflexão, Silva (2009, p. 40) afirma que a estipulação do tempo, a agilidade e eficiência são determinantes para essa atividade profissional, “[...] quaisquer desvios dessa lógica são considerados tanto por parte dos clientes quanto por parte das empresas como tradução da ineficiência, de incompetência e de atraso.”

Por isso, constantemente são visualizadas na mídia propagandas que estabelecem a entrega num determinado tempo, sendo que o não cumprimento desse acarretará a gratuidade da mercadoria. Em linhas gerais, majoritariamente: "motoboy chegue em tal destino em tanto tempo ou arque com o custo da refeição do cliente" (ABÍLIO, 2014, p. 21).

Em suma, há uma pressão contundente ao determinar a agilidade do motoboy e conseqüentemente sua produtividade, porém essa pressão é ocultada à sociedade - a qual, ao tempo em que usufrui desse trabalho veloz, desconhece ou nega a sua existência e os reflexos dessa exigibilidade para o trabalhador-motoboy. Assim, nesse processo turbulento de abreviar o espaço-tempo, na entrevista questionou-se como se dá a remuneração dos motoboys nas empresas?

Gráfico 13 – Como se dá a remuneração do motoboy



Fonte: (a autora)

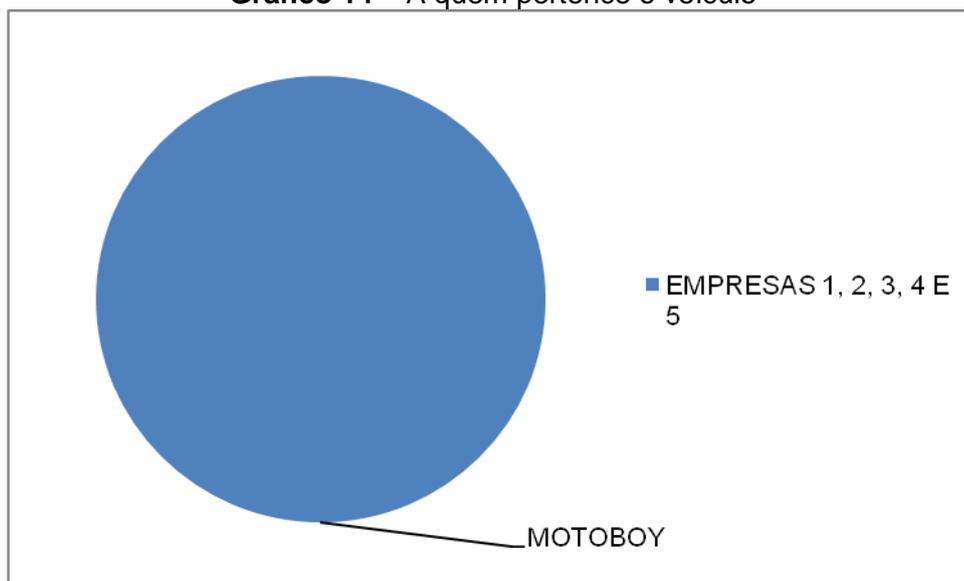
Como abordamos no capítulo 1, a situação dos trabalhadores enquanto superpopulação relativa os pressiona, muitas vezes, a aceitar salários que não condizem com a sua carga de trabalho. No tocante ao salário dos motoboys, essa lógica permanece, inclusive, pela frágil organização política da categoria profissional.

Inicialmente, vale destacar que a categoria em JP conquistou um piso salarial de R\$ 1.065,00⁴⁷. O respondente da empresa 1 afirma que paga R\$ 1.272,00; a empresa 2 diz pagar R\$ 1.595,00; a 3 explana pagar R\$ 1.1440,00, enquanto a 4 assegura pagar para os motoboys fixos R\$ 1.189,00 e para os informais R\$ 920,00; já a empresa 5 diz pagar R\$ 2.000,00. As diferenças de remuneração se dão tanto pelas diferentes formas de vínculos, quanto pelas diferenças de "produtividade" dos motoboys, haja vista que conforme Abílio (2014, p.23-24):

O zelo desta profissão se traduz no equilíbrio permanente em quanto arriscar a própria vida, como realizar trâmites burocráticos, o conhecimento sobre a cidade, e enfrentar as tensões sociais cotidianas que 24h se materializam no trânsito. Os que desempenham melhor este equilíbrio também ganham melhor. Como nos explica Fernando, virar motoboy é fácil, mas a remuneração dependerá da habilidade do trabalhador e da confiança e reconhecimento que conquiste das empresas e clientes. Este talvez seja um caminho para compreendermos as discrepâncias nas remunerações auferidas nos questionários.

Portanto, tendo que tantas vezes "fazer" o seu salário, subsumido a fatores sociais, econômicos, políticos, culturais e climáticos, os motoboys ainda precisam possuir o seu instrumento de trabalho, conforme nossa revisão de literatura e pesquisa empírica. Desse modo, os representantes das empresas pesquisadas foram indagados a respeito da posse da moto utilizada para as entregas, conforme o Gráfico abaixo.

⁴⁷ Valor correspondente a cada mês de trabalho.

Gráfico 14 – A quem pertence o veículo

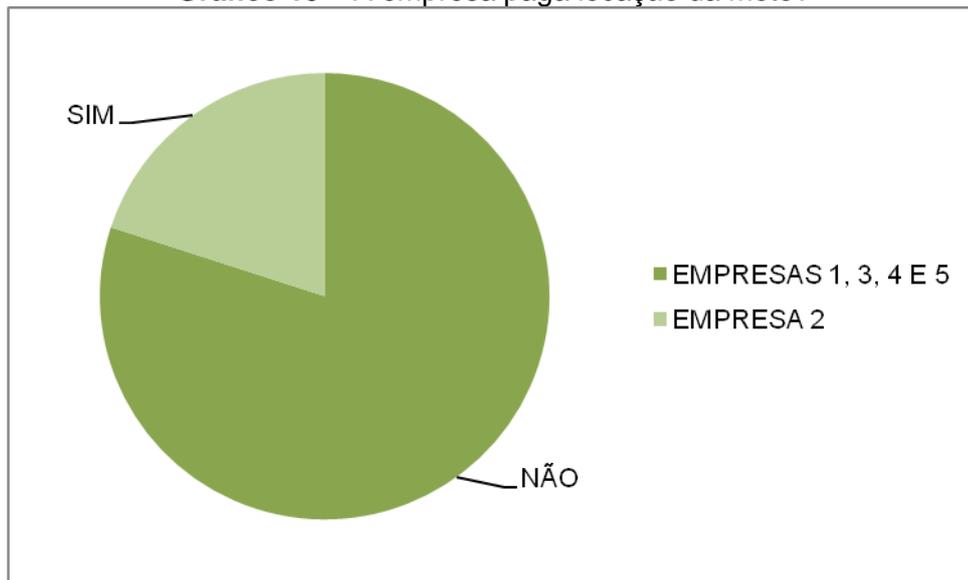
Fonte: (a autora).

Quanto a quem pertence a moto, as cinco empresas afirmaram que é do motoboy, pois o mesmo precisa ter o seu instrumento de trabalho. Mediante relatos de motoboys por meio da revisão de literatura, constatou-se que outrora os motoboys trabalhavam com a moto da firma, mas esse quadro modificou-se com o processo de emersão de empresas terceirizadas.

Logo, a terceirização se tornou "a porta de entrada" dos motoboys no mercado de trabalho, a qual requisitou do motoboy obter o seu instrumento de trabalho, reafirmando a fragilidade de relação entre as empresas contratante, contratada e o trabalhador contratado.

Porém, embora tendo de possuir a moto, desde 01 de novembro de 2012 "as empresas que alugam os veículos de propriedade dos MOTOCICLISTAS ficam obrigadas a celebrar com os MOTOCICLISTAS, contrato expresso de locação para a utilização dos mesmos, nos termos da legislação civil vigente, cujo valor do aluguel não poderá ser inferior a R\$ 300,00 (trezentos reais) por mês [...]"⁴⁸; a respeito, os informantes foram indagados, como é possível visualizar no Gráfico 15 a seguir.

⁴⁸ Trecho extraído da Convenção Coletiva de Trabalho. Para mais informações acessar o link disponível em: https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwisvLKmtrzLAhXCEZAKHTKoBY8QFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.sescondf.org.br%2Fpdf%2FSINDIMOTO%25202012_2013.pdf&usq=AFQjCNEeKHA_iGf9OaTvnI6xy-s0ITJH0A.

Gráfico 15 – A empresa paga locação da moto?

Fonte: (a autora).

Embora seja uma conquista da categoria o fato de que o contratante deve pagar a locação da moto dos motoboys, apenas a empresa 2 afirmou que realiza o pagamento, enquanto as demais disseram que não o fazem. Nessa ambiência, ainda que destituídos de seus direitos previstos em lei, os motoboys são concebidos enquanto instrumentos, conforme menciona Silva (2009, p.47):

Se antes era a roda da engrenagem que engolia os trabalhadores na sua submissão à racionalidade do capitalismo no chão da fábrica, magistralmente explorado por Charles Chaplin, no filme Tempos Modernos, é agora a roda da moto que o expõe para o chão do asfalto da cidade, os proletários urbanos sob os reclames do mundo da mercadoria.

E é justamente sobre essa assertiva que foram respaldadas as duas indagações a seguir, a respeito da exigência do uso de equipamento de segurança e proteção e quanto ao pagamento do adicional de periculosidade, também previsto em lei.

Exige equipamento de segurança e proteção?

A respeito do que contempla o kit de segurança e proteção, Silva (2009, p. 139) aclara que inclui bota; baú (para transportar cargas de diversas naturezas); colete especial (com faixas reflexivas); antena (para evitar alguns ferimentos provocados, inclusive, por linhas de pipas com cerol); "[...] mata-cachorro

(equipamento de proteção dos membros inferiores, instalados nas laterais dianteiras das motocicletas) e capacete com identificação (nome, tipo sanguíneo do condutor e faixas reflexivas)".

Sabendo da importância do uso do kit de segurança e proteção, ao perguntar se as empresas exigem que os motoboys usem equipamento de segurança as respostas foram inesperadas. A maioria dos entrevistados menciona a necessidade de uma fiscalização que na prática não ocorre.

Sendo assim, o entrevistado 1 demonstrou através de sua fala que embora seja lei o uso de equipamento de segurança, não ocorre a fiscalização - o que acarreta na dificuldade em exigir que os motoboys sigam a lei, e assim, "entre 70, só 2 usam" (informação verbal). Partilhando dessa reflexão, o entrevistado 2 disse que embora exija, a determinação da lei não vigorou, fazendo com que os motoboys não a cumpram.

O entrevistado 3 disse que embora necessária essa exigência, não a cumpre porque nem a própria fiscalização – que deveria cumprir essa função – não realiza tal ato. Já o entrevistado 4 explanou que na teoria sim, pois solicita que os motoboys utilizem equipamento de segurança, todavia, na prática não, porque não fiscaliza. Enquanto o entrevistado 5 asseverou que solicita que os motoboys andem de capacete, protetor solar.

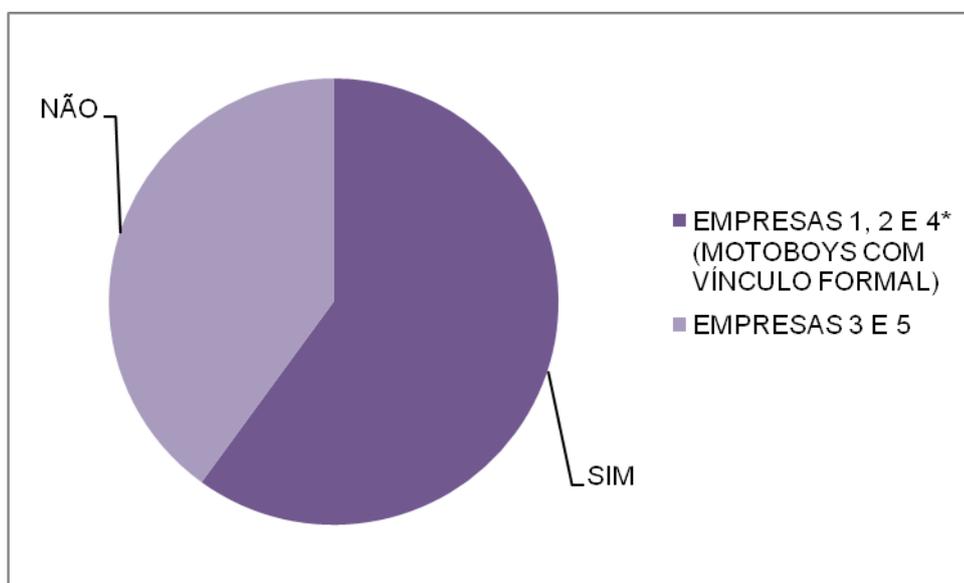
Perante o exposto, compreendeu-se duas faces de uma mesma moeda, pois na medida em que os representantes das empresas afirmam solicitar o uso de equipamento de segurança, embora não desenvolvam uma fiscalização quanto a isso, repassam sob a forma de denúncia que o próprio órgão fiscalizador não a faz, e assim, eximem-se da responsabilidade de orientar e fiscalizar os motoboys quanto a isso.

Embora tenha notado que ao abordarem acerca da fragilidade de fiscalização e da efetividade da lei N°14.491, de 27 de julho de 2007 os representantes das empresas estavam tentando se isentar da responsabilidade. Dessa feita, a lei funciona muito mais para punir do que proteger aos profissionais condutores de ciclomotores, como é o caso dos motoboys, em que o Estado que deveria estar fiscalizando a efetividade de suas determinações não a faz - lançando a categoria profissional na marginalização da profissão no trato dos seus direitos e garantias.

Destarte, ainda que pontuado nos capítulos 1 e 2 a respeito do caráter contraditório e mediador do Estado, no que concerne aos motoboys revela-se uma face estatal omissa frente às problemáticas que eles enfrentam no cotidiano. Decerto que fiscalizar não é uma tarefa simples, pois como mencionado no capítulo anterior deste trabalho dissertativo, trata-se de uma categoria profissional heterogênea e espalhada nos diversos cantos da cidade, com diferentes relações de trabalho - cuja segurança e condições de trabalho ficam rechaçadas, pois a fiscalização centra-se apenas na questão da propriedade do veículo, ou seja, foca-se mais no instrumento de trabalho (a moto) do que no próprio sujeito.

Todavia, isto não dirime o fato de que o Estado demonstra-se passivo frente ao contexto desses trabalhadores, pois são sujeitos que existem, que possuem diversos vínculos e condições de trabalho, mas que o aparato estatal não promove ações sistemáticas com a finalidade de aproximar-se deles e desenvolver ações, políticas de acesso aos direitos, se sobressaindo sobre suas intervenções o caráter punitivo, ao reduzir majoritariamente seu exercício às multas por alta velocidade no trânsito.

Gráfico 16 – A empresa paga adicional de periculosidade?



Fonte: (a autora).

Além disso, foi apontada na pesquisa (enquanto conquista da categoria) a aprovação do Projeto de Lei 2865/2011, a partir do qual os trabalhadores passam a ter direito ao adicional de periculosidade de 30% sobre o valor do salário por

desenvolverem uma atividade perigosa. Nesse sentido, a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, consta no artigo 193 que:

São consideradas atividades perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, as que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem permanente contato com inflamáveis e explosivos e as atividades de mototaxista, de motoboy e de motofrete, bem como o serviço comunitário de rua, regulamentados pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

No entanto, para pensar sobre o pagamento de adicional de periculosidade, é preciso evidenciar o que a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) concebe como segurança.

Quadro 2 – Noção de segurança conforme a CBO

Respeitar limite e carga do veículo	Reduzir velocidade em dias chuvosos
Respeitar legislação de trânsito	Demonstrar conhecimento de noções de mecânica de veículos
Utilizar traseiros e dianteiros conjuntamente	Utilizar uniformes de acordo com o trabalho e ou local
Utilizar marcha própria de acordo com a via	Utilizar vestimenta adequada ao ciclista
Dirigir defensivamente	Demonstrar sociabilidade
Manter giro da bicicleta	Manter bom relacionamento interpessoal
Utilizar equipamento de proteção individual	Manter asseio pessoal
Reduzir velocidade em condições adversas	Dar provas de auto-estima
Conservar veículo	Zelar pelo bom estado das encomendas transportadas
Verificar nível de óleo e combustível	Demonstrar solidariedade
Regular freios	Demonstrar acuidade visual
Regular relação (corrente, coroa e pinhão)	Dar provas de reflexo
Verificar estado e pressão dos pneus	Demonstrar aptidão mecânica
Verificar parte elétrica	Agir com responsabilidade
Trocar óleo	Evidenciar ética profissional
Lavar veículo	Demonstrar flexibilidade
Providenciar reparo do veículo	Dar provas de força física
Lubrificar rolamentos	Demonstrar competências pessoais
Providenciar manutenção preventiva do veículo	Manter documentação do veículo em ordem
Trocar pneus	

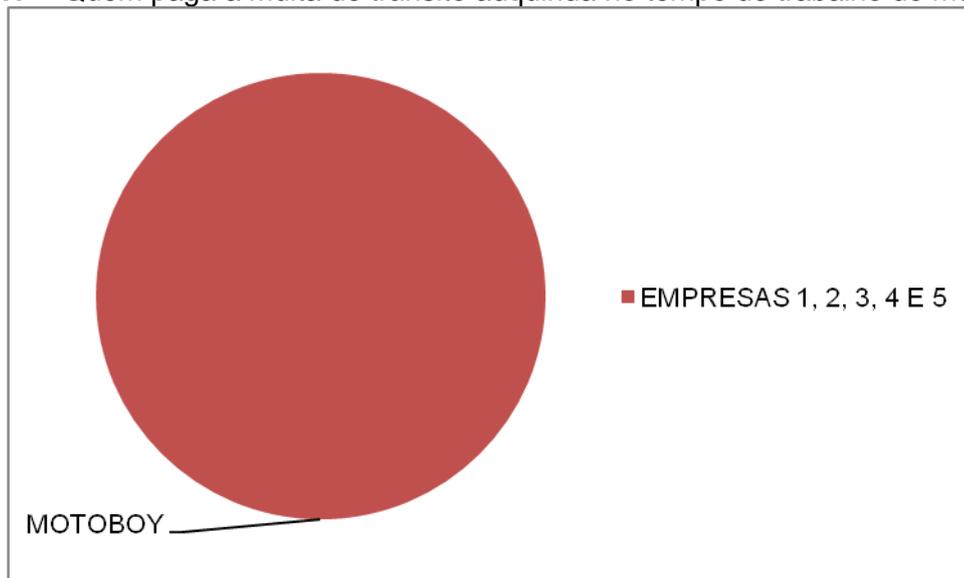
Fonte: Adaptado da Classificação Brasileira das Ocupações.
Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbsite/pages/downloads.jsf>>.

Dito isso, quando foi questionado se as empresas pagavam o adicional de periculosidade previsto em lei, 3 dos entrevistados responderam que pagam, enquanto 2 disseram que não. O entrevistado 1 afirmou que paga e vem tudo expresso no contra-cheque no motoboy; o entrevistado 2 explicou que “sim, Dilma”, pois segundo ele, foi o governo dela que obrigou aos contratantes a pagarem esse adicional, enquanto os entrevistados 3 e 5 disseram que não, e o entrevistado 4 esboçou que paga apenas para aqueles motoboys que têm vínculo formal direto com a empresa – os fixos.

Cabe explicar que, no que concerne às conquistas do trabalho, o pagamento de adicional de periculosidade incomodou aos empregadores, pois tiveram que dispensar parte do lucro para a viabilização de direito dos trabalhadores. Entretanto, fica evidente que, embora direito da categoria profissional dos motoboys, apenas aqueles que possuem contrato seja com vínculo formal direto seja terceirizado têm direito, enquanto os informais ficam à revelia, mesmo que exerçam suas atividades no mesmo ambiente de trabalho de motoboys com vínculo, a exemplo da explicação do entrevistado 4.

Isso revela que enquanto partícipes da superpopulação relativa – estagnada, os trabalhadores informais vivenciam das mais intensificadas expressões da precarização do trabalho, pois além de não ter proteção social e trabalhista, submetem-se a situações muito mais degradantes e perigosas de trabalho para garantir um lugar no disputado mundo do trabalho sob o capital, e dessa forma, correndo um duplo risco de vida, sequer tendo acesso ao adicional de periculosidade o qual nem sempre lhes é assegurado.

E é pelo fato de arriscarem cotidianamente suas vidas, afim de "fazer" ou "aumentar" a remuneração, que os motoboys muitas vezes adquirem multas de trânsito. Assim, como notou-se que se trata de uma "via de mão dupla" em que os motoboys se obrigam e são obrigados a anularem o espaço pelo tempo, seja para aumentar seu rendimento, seja para suprir uma exigência do contratante e do cliente. Neste sentido, foi questionado aos representantes das empresas pesquisadas quem arca com essas multas. As respostas coletadas, encontram-se representadas no Gráfico 17 a seguir.

Gráfico 17 – Quem paga a multa de trânsito adquirida no tempo de trabalho do motoboy?

Fonte: (a autora).

A respeito das multas adquiridas no exercício do tempo de trabalho, a pesquisa evidencia que pagamento das mesmas é exclusivamente por conta dos motoboys. O que chama atenção é que os relatos dão conta de que muitas multas são adquiridas por excesso de velocidade, sendo que a requisição das próprias empresas é que o motoboy seja rápido, cujo incentivo se dá através da remuneração e bônus. A rapidez do motoboy é importante porque a "redução nos custos de realização e a circulação ajudam a criar espaço novo para acumulação do capital" (HARVEY, 2005, p. 50).

É importante essa constatação, haja vista que esse aspecto reafirma o caráter contraditório do espaço urbano, que necessita expandir seus negócios, requisitando novas profissões e atividades, ao tempo em que não cria ambiente para as mesmas. Com o desenvolvimento tecnológico na cidade, as ações dos órgãos públicos garantem o fluxo dos veículos, cujas problemáticas resolvem-se por meio da punição conforme o Código Brasileiro de Trânsito. Desse modo, cabe lembrar também o que Marx (1971b) nos ensinara sobre o assalariamento por peça, em que o trabalhador deve colocar todas as suas potencialidades na atividade, assim como arcar com os ônus adquiridos no processo.

Porém, embora tenha sido ressaltado que o poder público para garantir a fluidez, administração e segurança no trânsito, através de uma gama de recursos, no tocante aos motoboys essas ações são meramente punitivas, pois não foram identificadas políticas eficazes no trânsito para beneficiá-los, apenas para reprimi-los

através de multas e blitz policiais.

Desse modo, no intuito de não cometer uma análise rasa a respeito das ações estatais frente ao contexto dos motoboys, foi questionado aos representantes das empresas se eles possuem algum tipo de parceria com órgãos públicos ou privados, cujas respostas veremos adiante.



Fonte: (a autora).

Ao responderem à questão citada, os empresários afirmaram unanimemente que não. Vale ressaltar que não se trata de um caso isolado, pois através da revisão de literatura constatou-se que esse quadro se dá em nível nacional, pois

[...] mesmo se reconhecendo sua importância para a economia da metrópole, não conseguem participar de maneira efetiva dos rumos de sua atividade junto à Prefeitura, somente conseguindo serem ouvidos raramente, quando vão às ruas manifestar-se contra alguma decisão do poder público, ou por meio de entrevistas dadas por seus representantes, mas nunca para tomar decisões ou planejar estratégias na Prefeitura. Os políticos e técnicos da administração pública, aparentemente, tomam suas medidas pautados em outros interesses que não os do motoboy, pois os desconhecem” (CASTRO, 2010, p. 31).

Isso expressa a própria lógica neoliberal, a qual sobrepõe a dimensão econômica às demais, ficando o desenvolvimento e proteção social em 2º plano. Firmada em meio e com fins de intensificação do consumo em nível mundial, essa lógica tende a acirrar as contradições vivenciadas pelos motoboys em suas mais

evidentes expressões. Parece que "o setor" de serviços tem buscado garantir o encurtamento do tempo da circulação e do consumo, cuja ajuda estatal se dá em diversas facetas, seja auxiliando na infraestrutura, seja organizando e controlando o trânsito.

Porém, o que dá sentido ao contínuo investimento em infraestrutura e controle de trânsito é a atividade dos trabalhadores, os quais participam destes processos ativamente, e assim, em seu cotidiano passam a reafirmar a centralidade do trabalho para o desenvolvimento da sociabilidade.

No que concerne ao trabalho dos motoboys, realizado no ambiente mencionado acima, os entrevistados – representantes das empresas – foram questionados com a seguinte pergunta: “quais habilidades um motoboy deve ter para ser contratado em seu estabelecimento?”. Sendo assim, as considerações acerca desse questionamento são apresentadas a seguir.

Habilidades que o Motoboy deve ter para ser contratado

Quando foram questionados sobre quais habilidades os motoboys deveriam ter para serem contratados, os entrevistados variaram de opinião. Para o entrevistado 1, o importante é que o motoboy tenha experiência e boa referência, ou seja, além de não querer contratar alguém que nunca trabalhou tanto na área quanto em áreas afins, ele requer também que o contratado tenha boa referência, sendo assim, presume-se que para ele para assumir a função tem que ser alguém de boa conduta.

Para o entrevistado 2, embora não seja necessário ter estudo, o conhecimento da profissão é crucial, pois vai precisar atuar “nos quatro cantos da cidade” (informação verbal), requerendo também que o sujeito seja honesto pois irá participar como elo entre a empresa e o cliente, e assim, trabalhando com dinheiro que não lhe pertence. Todavia, para o entrevistado 3, a habilidade principal é ter caráter, pois o conhecimento das localidades pode ser adquirido por meio do GPS.

Já para o entrevistado 4, é necessário que o motoboy seja responsável e habilidoso, além de possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o que nos leva a crer que para ele, o importante é a formação pessoal do motoboy, sobrepondo-se à formação profissional, enquanto que para o entrevistado 5 o que se deve requisitar é

que o motoboy seja bom motorista, educado, proativo e pontual, porque é uma atividade que exige agilidade e pontualidade, assim como necessita de um profissional que dirija bem e seja educado, tendo em vista que irá conduzir diversos produtos que precisam de cuidado, além de interagir com os clientes demandantes destes produtos.

Dessa feita, é possível visualizar de maneira clara nas falas o que Alves (2011) já mencionava sobre a captura da subjetividade, em que os motoboys não devem apenas realizar a função, mas se adaptar às situações impostas, modificando, inclusive, a sua própria conduta pessoal, tendo em vista que isto constitui um dos requisitos solicitados pelo contratante.

Isto remete ao debate travado no capítulo 1 a respeito do padrão taylorista-fordista em que o trabalhador deveria ser uma espécie de macaco amestrado, cuja situação permaneceu no período de reestruturação produtiva, no sentido de moldar o trabalhador, capturando inclusive a sua subjetividade, e com isso fazendo com que este sujeito seja um trabalhador submetido à moral do trabalho, sendo polivalente ou multifuncional. Sob a ótica dos contratantes, os motoboys não só realizam entregas, mas precisam saber dirigir bem, manter a entrega em perfeito estado, assim como interagir com clientes e lidar bem com dinheiro que não lhes pertence de pronto.

Além disso foi questionado o que motivou os contratantes a requisitarem o trabalho dos motoboys, tendo em vista que as habilidades superam a mera capacidade de realizar entregas.

Motivo para contratar os motoboys

Quanto ao(s) motivo(s) para contratar os motoboys, embora com diferentes argumentações fica evidente que o fator principal para a sua requisição foi a necessidade. O entrevistado 1 afirmou que a empresa/cooperativa foi criada por um motoboy a partir do momento em que a empresa que trabalhava precisou de determinados serviços – de competência do motoboy, ocasionando a expansão dessa função.

O entrevistado 2 já esboçou que o motivo pelo qual decidiu se utilizar do trabalho dos motoboys foi o fato das pessoas precisarem receber as coisas em casa. O entrevistado 3 corrobora da afirmativa do entrevistado 2, inferindo que as

peças passaram a querer receber tudo em casa de maneira rápida e econômica, principalmente no que concerne aos ramos alimentício e farmacêutico.

Nessa linha de reflexão os entrevistados 4 e 5 também disseram que contrataram os motoboys mediante demandas dos clientes. Nesse sentido, o entrevistado 4 ressaltou que, ao contratá-los ganham tanto os clientes quanto eles mesmos, pois cobram taxa de entrega e por sua vez, o cliente tem a comodidade de não sair de casa e ainda assim, receber a mercadoria em tempo hábil. Já o entrevistado 5 foi mais enfático sobre a necessidade de ter o trabalho do motoboy em sua empresa, pois vem para atender a uma demanda do cliente, afirmando que não há outra alternativa além dessa.

Analisando de maneira aparente o que foi elencado nas falas dos representantes das empresas, trata-se da necessidade dos mesmos contratarem os motoboys mediante as demandas dos clientes, da abertura de mercado e da facilidade e comodidade que essa atividade oferece. Mas concordando com Kosik (1976) quando diz que a aparência não é a essência, embora faça parte dela, compreendemos firmadas nos estudos que realizamos, os quais foram explanados nos capítulos anteriores, que os motoboys surgem perante algumas determinações sociohistóricas, que abarcam não só o suprimento direto da demanda de um cliente-singular, mas emergem no contexto brasileiro enquanto produto e necessidade do capital reestruturado.

Portanto, os motoboys enquanto nova profissão demandada pela divisão internacional do trabalho, a qual ao alargar as relações de produção e mercado, mediadas pelo capital financeiro, passa a estimular trabalhos no denominado “setor de serviços”. Essa relação acaba por expandir e requisitar novas atividades, dentre as quais a categoria profissional dos motoboys.

Logo, essas novas demandas surgem para dar conta do movimento do capital, para contribuir no incremento da lucratividade, cujos fundamentos históricos baseiam-se no próprio processo de reestruturação do capital, ancorado na mundialização e financeirização do capital, que passaram a ditar os modos de produção/reprodução dos sujeitos sociohistóricos, tornando-os adaptáveis a novas funções e susceptíveis a submeterem-se às fragilidades da nova dinâmica do trabalho sob o capital reestruturado.

Dessa maneira, os entrevistados (representantes das empresas) foram questionados no que concerne à importância do motoboy para a empresa, na perspectiva dos mesmos.

Importância do Motoboy para a Empresa

No que concerne à importância do trabalho dos motoboys, os entrevistados reconhecem que são cruciais para a realização dos serviços. O entrevistado 1 asseverou que o único pedido é que os motoboys tenham responsabilidade, que construam uma relação de confiança.

O entrevistado 2 disse que é muito importante o trabalho dos motoboys, pois embora haja várias pessoas imersas nessa profissão, busca construir uma relação de segurança, porque é dessa atividade que retira o seu sustento, e assim não compensa alternar os motoboys. À vista disso, o entrevistado 3 disse que são uma parcela de mercado importante para as empresas, pois são necessários para realizar o serviço.

O entrevistado 4 explicou que hoje, os motoboys são indispensáveis pois diante da criminalidade e do comodismo, pois as pessoas preferem fazer pedidos e recebê-los sem sair de casa, e isso só é possível por conta do trabalho dos motoboys nesse processo; corroborando com isso, o entrevistado 5 disse que os motoboys são parte fundamental no processo.

É interessante notar que, mesmo sendo unânime entre os contratantes a relevância do trabalho dos motoboys, não há correspondente valorização da categoria profissional se for tomada como parâmetro a faixa salarial e as formas de vínculo. Ainda que sejam reconhecidos como aqueles que permitem que o contratante “leve o pão para casa” ou ainda, enquanto “parte fundamental do processo”, as requisições para a permanência desses sujeitos no mercado de trabalho transcendem a responsabilidade, como afirmou o entrevistado 1, porque os motoboys precisam estar constantemente superando as barreiras do tempo-espço de modo que se tornem “produtivos” para as empresas e não sejam descartados, pois sem qualquer segurança e proteção precisam se submeter às diversas requisições dos empresários e terceirizadas.

Portanto, tais comentários expressam um paradoxo de fácil resolução: ao tempo em que os motoboys são reconhecidos enquanto vitais para a continuidade do lucro dos lugares entrevistados, satisfazendo aos contratantes e clientes, os mesmos têm renegado condições dignas e seguras de trabalho. Todavia, justamente pela flexibilização e precarização do trabalho presentes em diversos processos de trabalho, os motoboys “se obrigam” à lógica do capital sobre o trabalho, a saber, vivenciar a relação desigual entre aquele que trabalha e aquele que usufrui do seu trabalho.

Importância do Motoboy para o Consumidor na perspectiva dos contratantes

Entrevistado 1: "O motoboy é o ponto final. Como o cliente vai suprir a necessidade dele? O motoboy é a chave, é a peça final do quebra-cabeça" (informação verbal).

Entrevistado 2: "A importância é muita. Nós vamos de 7h da manhã até meia noite, isso dividido em vários horários. Se não tivesse eles, o consumidor teria que criar outra coisa. Hoje em dia o cara mora ao lado da farmácia e liga para fazer pedido" (informação verbal).

Entrevistado 3: "O motoboy para o consumidor é o instrumento que vai suprir a necessidade do consumidor" (informação verbal).

Entrevistado 4: "É mais vantagem pro consumidor" (informação verbal).

Entrevistado 5: "Motoboy, é ele quem faz esse elo, entre o produto e o consumidor" (informação verbal).

No tocante à perspectiva das empresas no que se refere a importância dos motoboys para o consumidor, foi consenso de que são importantíssimos para a viabilização da demanda do cliente. O entrevistado 1 assinalou que "O motoboy é o ponto final [...]" e assim, reconheceu que o trabalho do motoboy é necessário para suprir as requisições dos clientes, sendo “peça” vital no processo.

O entrevistado 2 também falou da importância desses sujeitos, ilustrando que têm uma jornada de trabalho de 17h diárias, dividindo os motoboys por horários para suprir as demandas dos clientes, que aparentemente vivenciam do comodismo, pois “Hoje em dia o cara mora ao lado da farmácia e liga para fazer pedido (informação verbal)”.

O comércio eletrônico baseado nas redes técnicas, então, passa a sugerir uma nova complexidade geográfica que envolve agentes espacialmente dispersos, permitindo a comunicação instantânea com fornecedores, produtores e clientes de diversos perfis e condições sociais. Não por acaso que este tipo de comércio é cada vez mais lucrativo [...]. Comprar uma pizza, um DVD player, um livro, etc., utilizando os serviços dos motoboys, mais do que uma simples questão econômica, vincula-se entre a

comodidade e o medo da violência urbana, as opções oferecidas e possibilidades de barganha de preço, à escolha entre enfrentar o trânsito e esperar a entrega (SILVA, 2009, p. 110).

O entrevistado 3 afirmou que o motoboy é o instrumento que irá suprir as necessidades do consumidor. Partilhando dessa afirmativa, o entrevistado 4 esboçou que se utilizar do trabalho do motoboy é mais vantagem para o consumidor. De outro modo disposto, o entrevistado 5 explanou que o motoboy é um elo entre o produto e o consumidor - o que na verdade é um elo entre a circulação e o consumo, servindo enquanto parte fundamental do movimento de rotação do capital e realização da mais-valia.

Perante tais comentários, é possível compreender que o motoboy ao tempo em que tem reconhecida a sua funcionalidade social, é concebido meramente enquanto “peça”, “instrumento”, reafirmando a perspectiva de que o trabalhador é mais “uma peça na engrenagem” que faz mover o capital.

Dito isso, tendo em vista que a indústria de transporte vende a mudança de lugar, Marx (1971a, p.56) afirma que:

[...] homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente processo de produção que ele realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio, que circulasse como mercadoria. Mas, o valor de troca desse efeito útil é determinado como qualquer outra mercadoria, pelo valor dos elementos de produção (força de trabalho e meios de produção) consumidos para obtê-lo mais a mais-valia gerada pelo trabalho excedente dos trabalhadores empregados na indústria de transporte.

Portanto, ressalta-se nesta pesquisa importância do trabalho dos motoboys, tendo em vista que é possível concordar que ele é um elo nessa relação. Embora não seja um trabalhador produtivo no contexto analisado, diante da conjuntura de uma cidade em ritmo frenético de trânsito constante, os mesmos fluem sobre as ruas e estradas a fim de cumprir a sua função e assim, completando o ciclo do capital que compreende produção-circulação-consumo.

Em contrapartida, diante das tabelas, gráficos e análises apresentados anteriormente neste trabalho, sabe-se que comumente os motoboys sofrem acidentes de trânsito. Logo, na entrevista, foi questionado como o contratante procede perante a essas ocorrências?

Como o contratante procede perante os acidentes no trânsito

Quando indagados sobre os procedimentos frente aos acidentes de trânsito que acometem os motoboys, as respostas seguiram a trilha do acompanhamento, da assistência ao motoboy acidentado. O entrevistado 1, representante de uma determinada empresa no município de João Pessoa/PB disse que o dono dá total apoio, em que o mesmo oferta além do auxílio, uma ajuda extra de custo.

O entrevistado 2 afirmou que o motoboy recebe auxílio durante os 30 primeiros dias pela empresa e depois recebe pelo INSS. O entrevistado 4, por sua vez, explanou que é realizado o acompanhamento e recebimento do motoboy pós-recuperação.

Já os entrevistados 3 e 5 revelaram a descartabilidade que possui um motoboy terceirizado: “hoje o cara se acidenta, informa à empresa e eles mandam outro para substituir” (informação verbal). Além disso: “a empresa que a gente contrata é responsável por ele” (informação verbal). Sendo a empresa contratada quem deve arcar com todo o ônus⁴⁹, e não a contratante.

Isto é, diante do exposto pode-se constatar, de um lado, que parte substancial dos custos totais de acidentes com as motocicletas sai dos cofres públicos [...]; de outro, que traduz um custo incomensurável relacionado à perda da vida humana para a família de um ente querido, sendo, indubitavelmente, os motoboys - mesmo que o estudo não especifique se os acidentados com motocicletas são ou não motoboys - uma de suas principais vítimas (SILVA, 2009, p. 101).

Tais informações são elementos reveladores da diferença entre um trabalhador com vínculo direto e um trabalhador terceirizado, pois esse último (para a empresa contratante) passa a ser vislumbrado como “algo” mais facilmente substituível, sem acarretar em maiores gastos para a mesma.

De fato, a fragilidade das relações de trabalho reafirmadas pela flexibilização e precarização do trabalho encontram sentido quando Marx (1983) tratara do fetiche da mercadoria, em que o mundo das coisas cresce proporcionalmente à desvalorização do mundo dos homens.

Por isso, é evidenciada a necessidade de repensar o espaço urbano " [...] enquanto uso consciente e social, para fazer frente à dita racionalidade e eficiência

⁴⁹ Embora a lei da cooperativa, sob o pilar da terceirização, permita o desamparo ao trabalhador. Assim, o sujeito não tem vínculo com a cooperativa nem com o tomador de serviço, ainda que ambos se utilizem do seu trabalho.

do sistema capitalista que vem ceifando às tontas a vida de nossos jovens e adultos, cheios de sonhos e esperança de um horizonte melhor" (SILVA, 2009, p. 101).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Decerto, optar por compreender quais são as determinações para a necessidade de emergência da categoria profissional dos motoboys no contexto brasileiro, reafirmou a importância da categoria mediação em Marx - isso porque perante o exposto nesta dissertação, entendeu-se que as determinações sócio históricas que perpassam a categoria profissional advém do movimento mundial do Capital.

Neste sentido, tentou-se estabelecer a relação entre a teoria da acumulação de Marx e as especificidades brasileiras, considerando as influências mediadoras das estruturas ideológicas, econômicas e históricas, apresentando um entendimento resumido dos processos de produção e circulação sob o capitalismo, revelando assim o modo como esses processos têm se engendrado na história.

Sob esse viés, a reestruturação produtiva e a "nova" divisão internacional do trabalho modificaram não só as relações de trabalho, mas trouxeram novas demandas que por sua vez requisitaram novas habilidades profissionais, a exemplo dos motoboys. Isso porque nessa conjuntura a maior presença do Capital na circulação pressiona o capital produtivo, acarretando a necessidade da compressão espaço-tempo como parte do processo de mundialização do capital, o qual se apresenta enquanto contratendência à crise.

A abertura para novas profissões, no Brasil, se deu pelo movimento de mundialização do capital, o qual por meio do capital financeiro permitiu a facilitação de crédito e aumento do "setor" de serviços, possibilitando abarcar trabalhadores fabris-desempregados no comércio, como também ofereceu uma "oportunidade" do primeiro emprego. Esse movimento ocorreu, em larga medida, concomitante à expansão da cidade e conseqüente migração campo-cidade, e entre as cidades menos desenvolvidas para as mais desenvolvidas economicamente. Logo, as regiões "mais desenvolvidas" passaram a contemplar uma gama maior de trabalhadores, que em sua maioria estavam imersos na superpopulação relativa.

Todavia, sabe-se que o próprio contexto de restauração do capital reafirma o desemprego estrutural, fazendo com que aqueles trabalhadores passem a ter ocupações, tendo em vista a expansão do capital para o âmbito dos serviços, sem, muitas vezes, retirá-los da condição de superpopulação relativa.

Essa situação adquire êxito por meio, inclusive, das ações do Estado, o qual passa a desenvolver políticas focais e minimalistas, em detrimento de ações que privilegiam os capitalistas, empresários, acionistas, posto que embora seja um aparato contraditório, o seu caráter de classe dominante se evidencia; basta lembrar do que foi discutido neste trabalho sobre a função do Estado enquanto mero aparelho punitivo e fiscalizador, apenas viabilizando algumas medidas jurídico-formais, mediante as pressões da organização sindical da categoria profissional dos motoboys, a despeito de sua visível fragilidade.

Vale ressaltar que essa discussão não se encontra na perspectiva de demonizar o Estado e o seu papel nessa sociedade. Trata-se, antes de mais nada, de reconhecer que numa sociabilidade regida pelo Capital, a estrutura constrói e (re)constrói a superestrutura. Ou seja, é o modo de produção que determina os aparatos jurídicos e normativos que regerão a sociedade.

Portanto, sem fatalismos, sabe-se que o Estado cumpre a sua funcionalidade ao ideário burguês, contudo, sendo permeável pela luta de classes - pois é justo por essa via que os trabalhadores conquistam seus direitos e os têm assegurados. Entretanto, foi possível visualizar neste trabalho também que, apesar das aberturas promovidas por este aparato, (quer pela facilitação de crédito, quer pela realização de melhorias em infraestruturas, estradas, etc.) se a classe trabalhadora não se mobiliza, os direitos passam a ser rechaçados e o caráter punitivo do Estado passa a ganhar cada vez mais força ante ao seu caráter protetivo.

Com isso, o poder da categoria profissional dos motoboys para reivindicar melhorias fica fragmentado, pois essa se demonstrou – perante nossa revisão de literatura e entrevistas – desorganizada, inclusive sindicalmente, o que remete à fragilidade da consciência de classe, materializada em mobilizações enfraquecidas, cujas conquistas têm se dado de maneira gradual, as quais estão distes de indicar um avanço da consciência de *classe em si*, e mais ainda para a superação dessa sociabilidade, conforme a compreensão de *classe para si*.

Mas a explicação dessa situação de frágil organização e conseqüentemente de consciência não se dá apenas pela cisão de idade entre os motoboys e as experiências adquiridas, como relatou um motoboy "experiente" – o qual foi demonstrado no capítulo 3 –, mas de uma singularidade profissional, a qual já emerge num contexto de fragmentação dos sindicatos, de organização de classe e

de desconcentração da produção e conseqüentemente do trabalho. Por sua vez, o sindicato da categoria, embora com peculiaridades em cada local, mantém o seu caráter de conciliador de interesses contraditórios, aspecto semelhante ao sindicato de empresa no ambiente fabril-industrial.

Quando menciona-se em semelhanças, é deixado claro que não se trata do mesmo processo. Obviamente que a maneira como um trabalhador produtivo é requisitado não é igual ao trabalhador improdutivo. Por essa razão tratou-se acerca da categoria precarização do trabalho, a qual contempla não só trabalhadores inseridos diretamente no trabalho coletivo e criadores de mais-valia, bem como abarca aqueles sujeitos que estão no âmbito da circulação da mercadoria submetidos a diversos regimes contratuais - cuja lógica da produtividade, como foi possível observar, se alastra para este meio, fazendo com que os trabalhadores intensifiquem e ou extensifiquem o seu tempo de trabalho.

Em sentido aproximado, foi possível compreender que as maneiras de gerir a força de trabalho dentro dos espaços fabris também encontraram abertura no "espaço comercial", haja vista que foi através do movimento de reestruturação do capital que os contratantes do ramo de "serviços" passaram a requisitar as habilidades e competências dessa categoria profissional - as quais, conforme foi discutido na presente pesquisa, superam a mera capacidade cognitiva de conduzir um ciclomotor.

Embora esteja fortemente presente tanto na revisão de literatura quanto na coleta de dados empírica que o motivo para requisitar o trabalho dos motoboys é satisfazer o cliente, tornou-se necessário questionar quem, de fato, é esse cliente e por que ele importa tanto para as empresas e ainda, se é apenas esse motivo que provoca a demanda dos motoboys.

Obviamente que, como discutido ao longo deste trabalho e já pontuado nessas considerações finais, as empresas requisitam os motoboys porque se trata de uma nova exigência do capital reestruturado, cuja demanda é desenvolver maneiras de comprimir o espaço pelo tempo e assim, garantir a realização mais rápida da mercadoria.

O cliente adentra nesse processo ao ser um dos sujeitos que exercem pressão sobre os motoboys para que sejam mais ágeis. Entretanto, isto não se dá de modo aleatório, pois refletiu-se que "o cliente" na verdade é heterogêneo, o qual

em sua maioria são trabalhadores que se submetem duplamente às determinações do mercado: ora pela venda da força de trabalho, ora pela compra de mercadorias que precisa consumir.

Sendo assim, "o cliente" que também trabalha, possui horário de trabalho, provavelmente precisa cumprir metas, desempenhar inúmeras funções, ou seja, necessita desenvolver todas as habilidades que um trabalhador da reestruturação produtiva precisa ter. À vista disso, nessa configuração de relação social, o trabalhador possui seu tempo de vida resumido e/ou subsumido ao tempo de trabalho, em que cada minuto "gasto" refere-se à redução de seu tempo de descanso e/ou lazer.

Por isso, são sujeitos que optam por receber a mercadoria em seus lares ou trabalhos, afiançados pela promessa de "agilidade a menor custo", ao invés de enfrentarem a turbulência e violência da cidade. Dessa forma, ganham (ou deixam de perder) os poucos instantes que podem usufruir no aconchego de um lar, da família ou ainda, aproveitando o tempo para aumentar a produtividade no trabalho.

Diante disso, é possível verificar que a necessidade de consumo guiada pela concorrência intercapitalista, assim como pela obsolescência programada, tem aumentado a requisição de novos consumidores. Assim, aquele consumidor de antigamente, perante a descartabilidade e obsolescência mais rápida das coisas, no momento coevo se torna o cliente, um sujeito que precisa "criar" uma certa fidelidade com a empresa que compra as mercadorias, cuja finalidade é que compre/consuma cada vez mais.

Logo, embora considerado que a sociedade "*fast-food*" tenha se adaptado ao comodismo de receber "tudo em menor tempo", ressalta-se que majoritariamente o cliente-consumidor – aquele que determina o tempo da entrega da mercadoria que o motoboy transporta, quem determina as demandas, quem contrata os serviços do motoboy – é também um trabalhador, e que assim como a categoria profissional dos motoboys, é submetido às condições de precarização do trabalho.

Todavia, o resultado dessa relação é que os motoboys cumprem os requisitos do Capital reestruturado, pois são trabalhadores que detendo seu instrumento de trabalho e submetidos a diversas relações de trabalho, reduzem o tempo de rotação do capital, contribuindo para a realização da mais-valia e gerando pouco ônus aos

demandantes de seu trabalho, posto que são os próprios motoboys quem arcam com os custos da moto, manutenção, gasolina, etc.

É importante notar, então, que a hipótese de que os motoboys são requisição da restauração do Capital foi confirmada, pois embora distantes da produção direta de mercadorias, os motoboys são (dialeticamente) produto e necessidade da (ir)racionalidade do movimento de rotação do Capital, entendendo que a produção, circulação e consumo são partícipes de um todo e complementam um ao outro, sendo que a diversificação de mercados requer dos trabalhadores – seja no âmbito da produção ou da circulação – flexibilidade, adaptabilidade e multifuncionalidade.

Nessa trilha, há de se questionar o motivo pelo qual busca-se entender, na perspectiva dos contratantes, como se dá o trabalho dos motoboys, a remuneração, se fazem hora extra ou cumprem metas, etc. Isso colocado, são justificadas as escolhas para a realização da presente pesquisa, haja vista a necessidade de entender não só o que levou o contratante a requisitar esse profissional, no município de João Pessoa – enquanto cidade periférica em detrimento de capitais desenvolvidas, a exemplo de São Paulo –, ou qual a importância dos motoboys para os mesmos e para os clientes.

Desse modo, no presente trabalho tentou-se apreender como os contratantes concebem essa categoria profissional, para futuramente estabelecer um paralelo entre essa perspectiva e como, de fato tem se dado as relações de trabalho dos motoboys – sendo esse um objeto de estudo futuro.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. **Desenvolvimento Express: 'Nova classe média' e exploração do trabalho de motoboys em São Paulo.** ENCONTRO INTERNACIONAL TEORIA DO VALOR TRABALHO, 2., 2014. **Anais...** Brasília: [s.n.], 2014.

ALBORNOZ, S. **O que é trabalho.** São Paulo: editora brasiliense, 1994. Coleção Primeiros Passos.

ALELUIA, P. E. **Na Guerra do Trânsito Urbano, o Trabalho dos Motoboys em Salvador/BA: um Estudo de Caso das Condições de Trabalho.** 2009. 196f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, 2009.

ALVES, G. Trabalho e sindicalismo no Brasil: um balanço crítico da década neoliberal. **Revista sociologia política**, Curitiba, n.19, nov., 2002.

_____. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal: precarização do trabalho e redundância salarial. **Revista katálysis**, Florianópolis, v.12, n.2, jul./dez., 2009.

_____. **Trabalho e subjetividade: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório.** São Paulo: Boitempo, 2011.

AMARAL, A. S do. Crise capitalista e o “aggiornamento” das práticas sindicais. **Revista Temporalis**, Brasília, v.1, n.2, 2002.

_____. ; MOTA, A. E. F. S. da; PERUZZO, J. F. O novo desenvolvimentismo e estratégias de enfrentamento das desigualdades sociais na América Latina. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 5., 2011. **Anais...** São Luís/MA: [s.n.], 2011.

ANTUNES, R. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. São Paulo: Cortez, 1998.

_____. Dimensões da crise estrutural do capital. In: _____. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.** São Paulo: Boitempo, 1999.

_____.; ALVES, G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Revista Educação & Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 87, p. 335-351, maio/ago., 2004.

_____. Introdução do livro A crise estrutural do capital. In: MESZÁROS, I. **A crise estrutural do capital.** São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? **Revista Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 107, jul./set., 2011.

_____. A nova morfologia do trabalho no Brasil: reestruturação e precariedade. **Revista Nueva Sociedad Especial em Português**. 2012. Disponível em: < http://nuso.org/media/articles/downloads/3859_1.pdf > Acesso em: 28 abr. 2015.

_____. A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências: informalidade, infoproletariado, (i)materialidade e valor. In: _____. **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____; DRUCK, G. A terceirização como regra? **Revista TST**, Brasília, v. 79, n. 4, 2013.

BEHRING, E. R. **Brasil em contra-reforma: desestruturação do Estado e perda de direitos**. São Paulo: Cortez, 2003.

_____; BOSCHETTI, I. Política social no Brasil contemporâneo: entre a inovação e o conservadorismo. In: BEHRING, E. R.; BOSCHETTI, I. (org.). **Política Social: fundamentos e história**. 5 ed. São Paulo: Cortez, 2008.

BRAGA, R. **A restauração do capital: um estudo sobre a crise contemporânea**. São Paulo: Xamã, 1996.

_____. **A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo: Boitempo, 2012.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho (CLT)**. 34. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n. 9 503, de 23 de Setembro de 1997. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm >. Acesso em: 24 abr. 2014.

_____. **Ministério do Trabalho e Emprego**. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2004.

CALDEIRA, T. P. do R. **Inscrição e circulação: novas visibilidades e configurações do espaço público em São Paulo**. 2012. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002012000300002 > Acesso em: 12/03/2015.

CARCANHOLO, R. O trabalho produtivo na teoria marxista. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX E ENGELS, 5., 2007. **Anais...** Campinas: CEMARX, 2007. Disponível em: < http://www.unicamp.br/cemarx/anais_v_coloquio_arquivos/arquivos/comunicacoes/gt1/sessao7/Reinaldo_Carcanholo.pdf > Acesso em: 21 mar. 2015.

CASTEL, R. **As Metamorfoses da Questão Social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELO, R. O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro. **Revista Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 112, 2012.

CASTRO, M. F. **Asas do trabalho**: um estudo do sofrimento no trabalho dos mototaxistas. 2004. 101f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Departamento de Psicologia Experimental e do Trabalho. Universidade do Estado de São Paulo, 2004.

_____. **Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas**. 2010. 254f. Tese (Doutorado em Psicologia) - Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

_____. Motoboys de São Paulo: sob os impactos da reestruturação produtiva e das políticas neoliberais. **Revista eletrônica de psicologia política**, n. 9, n. 28, p.15-26, 2012.

CÉSAR FRANÇA (Org.). **Dicionário da educação profissional em saúde**. 2. ed. Rio de Janeiro: EPSJV, 2008, p. 445-453.

CHESNAIS, F. **A mundialização financeira**. São Paulo: Xamã, 1999.

COTRIM, V. **Trabalho produtivo em Karl Marx**: velhas e novas questões. São Paulo: Alameda, 2012.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS/ CENTRAL ÚNICA DE TRABALHADORES (DIEESE/CUT). Condições de trabalho e terceirização de 2013. 2014.

DINIZ, E. H. **As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais**: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço. 2004. 150 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2004.

DRUCK, G. **Flexibilização e Precarização do Trabalho**: um estudo comparativo França-Brasil, Plano de estudo de Pós-doutorado – CAPES, Paris XIII, Brasil, França. 2007.

_____. A Precarização social do trabalho no Brasil: alguns indicadores. In: ANTUNES, Ricardo. (org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

FARIAS, L. **A História da Política Social no Brasil**. 2011. Disponível em: <<http://www.webartigos.com>>. Acesso em: 05/04/ 2015.

FONTES, V. **Reflexões im-pertinentes**: história e capitalismo contemporâneo. Rio de Janeiro: Bom texto, 2005.

FRIGOTTO, G. Globalização e Crise do Emprego: Mistificações e Perspectivas da Formação Técnico-Profissional. **Boletim Técnico do Senac**, v. 25, n. 2. 1999.

GOMES, V. L. B. Trabalho e desenvolvimento na Amazônia: notas para a reflexão sobre o Estado do Pará. In: GOMES, V. L. B.; VIEIRA, A. C. de S.; NASCIMENTO, M. A. C. (org.). **O avesso dos direitos: Amazônia e Nordeste em questão**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012.

GONZAGUINHA. **Música caminhos do coração**. 1982. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CaNMouX_QKg>. Acesso em: 16 maio 2016.

GRAMSCI, A. Americanismo e Fordismo. In: _____. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968.

GRANEMANN, S. Trabalho e previdência privada: a (im)possível solidariedade do capital financeiro. **Revista Temporalis**, v.3, n.17, nov. 2012.

_____. Estado e questão social em tempos de crise do capital. In: GOMES, V. L. B.; VIEIRA, A. C. de S.; NASCIMENTO, M. A. C. (org.). **O avesso dos direitos: Amazônia e Nordeste em questão**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012.

GUANAIS, J. B. O salário por produção enquanto uma estratégia empresarial: estímulo à intensificação do trabalho dos cortadores de cana brasileiros. In: ANTUNES, R. (org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

IAMAMOTO, M. **Serviço Social em tempo de capital fetiche: capital financeiro, trabalho e questão social**. São Paulo: Cortez, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 10 abr. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Trajetórias do desenvolvimento no Brasil**. 2010.

KOSIK, K. **Dialética do Concreto**. 4.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LAZZARATO, M.; NEGRI, A. **Trabalho Imaterial: formas de vida e produção de subjetividade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LESSA, S. **Para além de Marx? Crítica às teses do trabalho imaterial**. São Paulo: Xamã, 2005.

_____. **Para compreender a ontologia de Lukács**. Ijuí: Unijuí, 2007.

LUCCA, J. F. **O Motoboy de São Paulo: uma análise discursiva**. 2012. 182f. Dissertação (Mestrado em Lingüística) - Universidade Estadual de Campinas, 2012.

MANDEL, E. **A crise do capital**: os fatos e sua interpretação marxista. São Paulo: Ensaio, 1990.

MARANHÃO, C. H. Capital e superpopulação relativa: em busca das raízes contemporâneas do desemprego e do pauperismo. In: BEHRING, E. R.; ALMEIDA, M. H. T. de. (orgs.). **Trabalho e Seguridade Social: percursos e dilemas**. São Paulo: Cortez; Rio de Janeiro: FSS/UERJ, 2008, p. 38-58.

MARX, K. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 1971a.

_____. **O Capital**: Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1971b.

_____. **O capital**. Rio de Janeiro: Zahar, 1975, v.1.

_____. **Teorias da mais-valia**: História crítica do pensamento econômico. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

_____. **O capital**. São Paulo, Abril Cultural, 1983. vol. 1.

_____. **O Capital**: crítica da economia política. Apresentação de Jacob Gorender; coordenação de revisão de Paul Singer; tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. – 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

_____. **Formações Econômicas Pré-Capitalistas**. 6. ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

_____. **O 18 brumário e cartas a Kugelmann**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997, p. 21.

_____. **O Capital**: Crítica da economia política – Livro Primeiro – O processo de produção do capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 a.

_____. **O Capital** – Crítica da economia política – Livro Segundo – O processo de circulação do capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006 b.

MESZÁROS, I. A crise estrutural do capital. **Revista Outubro**, v.5, n.4. 2004.

_____. **O desafio e o fardo do tempo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **A crise estrutural do capital**. São Paulo: Boitempo, 2009.

NETTO, J.P. Cinco notas a propósito da “questão social”. **Revista Temporalis/ Associação Brasileira de Ensino e pesquisa em Serviço Social**, Brasília, n. 3 Graffline, 2000.

_____. **Introdução ao estudo do método de Marx**. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

NETTO, João Paulo. Capitalismo e barbárie contemporânea. **Argumentum**, Vitória (ES), v.4, n.1, p. 202-222, jan./jun. 2012.

_____; BRAZ, M. **Economia Política**: uma introdução crítica. São Paulo: Cortez, 2009.

OLIVEIRA, F. de. **Crítica à razão dualista**: o ornitorrinco São Paulo: Boitempo, 2003.

_____. Jeitinho e jeitão: uma tentativa de interpretação do caráter brasileiro. **Revista Piauí**. 2012. Disponível em: <revistapiaui.estadao.com.br/materia/jeitinho-e-jeitao/> Acesso em: 23 abr. 2015.

OLIVEIRA, G. C. **Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboy de Salvador**. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

OLIVEIRA; BRAGA; RIZEK (orgs.). **Hegemonia às avessas**: economia, política e cultura na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo, 2010.

POCHMANN, M. Sistema Único de inclusão social. **Ciência e Cultura**, v. 55, n. 1. São Paulo, 2003.

RAMALHO, J.R. Trabalho e sindicato: posições em debate na sociologia hoje. In: **Revista de Ciências Sociais**, v.43. n.4, 2000.

ROSDOLSKY, R. **Gênese e estrutura de O capital de Karl Marx**. Rio de Janeiro: EDUERJ: Contraponto, 2001.

SAMPAIO JR, P. A. Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa. **Revista Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-66282012000400004&script=sci_arttext>. Acesso em: 15 maio 2014.

SANTOS, J. S. **“Questão social”**: particularidades no Brasil. São Paulo: Cortez, 2012.

SANTOS, M. A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, R. B. **Motoboys em São Paulo**: gestão da vida nos circuitos da circulação no espaço. 2008. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewFile/366/289>. Acesso em: 14 dez. 2012.

_____. Os **motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. 2009. 116f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, 2009.

SOARES, R.A.S; *et al.* **Caracterização das vítimas de acidentes de trânsito atendidas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) no Município de João Pessoa, Estado da Paraíba, Brasil, em 2010.** Brasília, 2012. Disponível em

<http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?pid=S167949742012000400008&script=sci_arctext> Acesso em 08/10/2013.

SPOSATI, A. Modelo brasileiro de proteção social não contributiva: concepções fundantes. In: _____. **Concepção e gestão da proteção social não contributiva no Brasil.** Brasília: MDS, UNESCO, 2009.

TAVARES, M. A. A Centralidade do Trabalho Produtivo no Capitalismo Contemporâneo. **Revista Temporalis**, v.5, n.1, p. 265-295, 2002a.

_____. Trabalho informal: Os fios (in)visíveis da produção capitalista. **Revista Outubro**, n.7, 2002b.

_____. **Os fios (in)visíveis da produção capitalista.** Informalidade e precarização do trabalho. São Paulo: Cortez, 2004.

VERONEZ, M. **Poesia do asfalto.** 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=dEe9M5hLTpw>>. Acesso em: 26 maio 2016.

WOLECK, A. O trabalho, a ocupação e o emprego: uma perspectiva histórica. **Revista Leonardo Pós – Instituto Catarinense de Pós-Graduação**, v. 1, 2002.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE PESQUISA



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
MESTRADO EM SERVIÇO SOCIAL

ROTEIRO DE PESQUISA

TRABALHO DOS MOTOBOYS: revelando novas necessidades do capital reestruturado

1- A empresa trabalho no ramo:

1. () farmacêutico 3. () tecnológico 5. () Outro. Especificar: _____
 2. () alimentício 4. () de cosmético

2- A empresa existe no município de João Pessoa há quantos anos?

3- Há quanto tempo você contrata o trabalho do motoboy?

4- Que habilidade(s) você considera essencial para contratar um motoboy?

5- A empresa solicita o trabalho de quantos motoboys?

6- Por quê requisitar o trabalho do motoboy?

7. Que mercadoria(s) o motoboy transporta?

8-Quais as atividades que o motoboy realiza?

9- O motoboy está

1. () terceirizado 2. () assalariado com carteira assinada 3. () assalariado sem carteira assinada 4. () autônomo 5. () cooperativado 6. () outro

10. Quem determina o horário de trabalho do motoboy?

1. () a empresa contratante 2. () a empresa contratada 3. () os motoboys

11. Você solicita que o motoboy faça hora extra?

1.() sim 2.() não

12. Como se dá a remuneração dos motoboys?

1.() fixa

2.()fixa + extra

3.() por entrega

4.() por comissão

5.() por quilometragem

6. () outro _____

13. A empresa trabalha com metas?

1. () sim 2. () não

14. Aproximadamente, quanto o motoboy ganha por mês?_____

15. A moto é

1.() da empresa 2.() do motoboy

16. Caso seja do motoboy, a empresa paga o aluguel da moto?

1.() sim 2. () não

17. Caso o motoboy se acidente, como você procede?

18. Você paga adicional de periculosidade?

1. () sim. Especificar quem paga: _____ 2. () não

19. Você exige algum equipamento para que o motoboy se proteja?

20. Em caso de multa de trânsito, quem arca com o pagamento?

1.() a empresa 2.() o motoboy 3. () ambos

21. Para você, qual a importância do trabalho do motoboy para a empresa?

22. Na sua opinião, qual a importância do trabalho do motoboy para o consumidor?

23. A empresa tem alguma parceria com:

1. () Estado 2. () Prefeitura 3. () ambas 4. () nenhuma

24. Em caso positivo, que parceria seria essa?

25. Por quê?

Data __/__/__

Responsável pela entrevista: _____