



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

STELA CRISTINA DE GODOI

NO “*TEMPO CERTO*”, SOBRE DUAS RODAS:

**Um estudo sobre a formação e a exploração dos(as)
motofretistas de Campinas-SP.**

Campinas

2012



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Programa de Pós-Graduação em Sociologia

STELA CRISTINA DE GODOI

**NO “TEMPO CERTO”, SOBRE DUAS RODAS:
Um estudo sobre a formação e a exploração dos(as)
motofretistas de Campinas-SP.**

ORIENTADOR: PROF. DR. RICARDO LUIZ COLTRO ANTUNES

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual de Campinas,
para obtenção do Título de Doutora em Sociologia.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese
defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em
17/09/2012.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Luiz Coltro Antunes

Campinas

2012

G547t	Godoi, Stela Cristina de, 1980- No “tempo certo”, sobre duas rodas: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP / Stela Cristina de Godoi. - - Campinas, SP : [s. n.], 2012. Orientador: Ricardo Luiz Coltro Antunes. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. 1. Trabalho – Aspectos sociais. 2. Motofretistas – Campinas (SP). 3. Motofretistas – Campinas (SP) - Exploração. 4. Tempo. I. Antunes, Ricardo, 1953- II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.
-------	---

Informação para Biblioteca Digital

Título em Inglês: “Just in time”, on two wheels: study on the composition of motorcycle delivery workers (“motoboys” or “motofretistas”) and their exploration in Campinas - SP

Palavras-chave em inglês:

Work – Social aspects

Motoboy – Campinas (SP)

Motoboy – Campinas (SP) - Exploração

Time

Área de concentração: Sociologia

Titulação: Doutora em Sociologia

Banca examinadora:

Ricardo Luiz Coltro Antunes [Orientador]

Fernando Antonio Lourenço

Maria Aparecida de Moraes Silva

José Dari Krein

Giovanni Alves

Data da defesa: 17-09-2012

Programa de Pós-Graduação: Sociologia

TERMO DE APROVAÇÃO

STELA CRISTINA DE GODOI

**NO “TEMPO CERTO”, SOBRE DUAS RODAS:
Um estudo sobre a formação e a exploração dos(as)
motofretistas de Campinas-SP.**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Ricardo Luiz Coltro Antunes.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Ricardo Luiz Coltro Antunes - Orientador - (DS/IFCH/Unicamp)

Prof. Dr. Fernando Antonio Lourenço – (DS/IFCH/Unicamp)

Prof. Dr. José Dari Krein – (IE/Unicamp)

Prof. Dr. Giovanni Antonio Pinto Alves – (UNESP)

Profa. Dra. Maria Aparecida de Moraes Silva – (UFSCar)

SUPLENTES:

Prof. Dr. Jesus José Ranieri - (DS/IFCH/Unicamp)

Profa. Dra. Valquíria Padilha – (USP/Ribeirão Preto)

Profa. Dra. Simone Wolff – (UEL)

Setembro / 2012

AGRADECIMENTOS

Com o desenvolvimento dessa pesquisa, compreendi o significado profundo que a assertiva ontológico-materialista, de que todo o trabalho é trabalho social, pode ter. Ao longo destes cinco anos do meu processo de doutoramento, uma legião de pessoas colaborou para que este momento de defesa da tese acontecesse. Por isso, certamente não terei condições de mencionar nominalmente cada uma das pessoas que trilharam esse caminho comigo, mas de modo direto ou indireto todos os alunos e professores que tive, todos os amigos que fiz, todos os trabalhadores com quem conversei, todos os colegas de congresso e de grupo de pesquisa com quem dialoguei, fazem parte da vitória que representa concluir mais essa etapa da minha formação acadêmica. Contudo, em meio a esse trabalho coletivo, algumas pessoas eu não poderia deixar de destacar...

Então, por ordem dos acontecimentos que compõe essa história, quero agradecer primeiro os professores Fernando Lourenço e Maria Ap. de Moraes Silva que estiveram presentes na defesa de minha dissertação de mestrado e que souberam, ao mesmo tempo, avaliar com seriedade e rigor aquele trabalho e manter a chama do espírito científico acesa dentro de mim, me impulsionando à elaboração do projeto de pesquisa que concluo neste momento. Sou, nesse sentido, também muito grata ao professor Ricardo Antunes, que me acolheu novamente como sua orientanda em seu Grupo de Pesquisa.

Entretanto, meu reingresso no programa de pós-graduação com essa proposta de estudo com a qual tenho forte relação de identificação se deve também ao incentivo de Fábio Kazuo Ocada, companheiro de vida e de trabalho, cuja trajetória de pesquisa, marcada por uma fronteira tão tênue e delicada entre ele e seu objeto de estudo, se constituiu em grande inspiração para que conseguisse encontrar a minha forma de fazer do trabalho intelectual uma trilha que não me levasse para longe de mim mesma.

Uma vez o projeto concebido e aprovado, algumas pessoas foram fundamentais, seja para o seu processo de reescrita, seja para sua execução. Assim, agradeço:

a professora Maria Moraes, ao professor Ricardo Antunes e aos colegas Bruno Durães, Sávio Cavalcante, Livia Moraes, Juliana Guanais e Elaine Amorim, pela leitura e correção atenta da primeira formulação do projeto;

a Thaís Mariano Cunha e ao Belmiro Tsuda Fleming pela amizade e competência no apoio técnico-acadêmico. No caso da Thaís, com seu paciente e primoroso trabalho de normalização da tese e, no caso do Belmiro, no apoio técnico-informacional;

a Christina, secretária da Pós-Graduação em Sociologia da Unicamp, pela eficiência e cordialidade no controle e negociação de prazos e procedimentos burocráticos;

a Paula Moura Gonçalves, pela gentileza de me ajudar na tradução do Resumo da tese com um prazo tão curto;

a Laura Basoli, que transcreveu várias horas de entrevista com todo o cuidado e respeito que sempre tem para com a intimidade das pessoas; e

a Arlete Ap. V. de Godoi e Adilson de Godoi, meus pais, que me ajudaram no contato com alguns depoentes do estudo, bem como no apoio logístico que precisei para transitar em Campinas.

Entretanto, não posso deixar de destacar minha gratidão a todos os trabalhadores e trabalhadoras motofretistas de Campinas, dentre eles meu próprio pai, por cederem um pedaço de seu tempo para dividir comigo suas memórias sobre sua família, seus testemunhos sobre a vivência de seu trabalho e sobre seus sentimentos: angústias, alegrias, sonhos e frustrações. Meus sinceros agradecimentos a todos vocês, por cada palavra dita e silenciada, por cada gesto e olhar que compôs esse quadro sobre a vida urbana na atualidade, que espero ter conseguido pintar a partir de suas histórias.

Em Marília-SP, cidade para onde me mudei na reta final deste doutorado, tive o privilégio de conhecer grandes mulheres, com as quais vivenciei

momentos que guardo com carinho em minha memória. Obrigada Laura, Tati (da Yoga), Talita, Melina, Marina, Thaís e Thabada pela amizade.

Mas além delas, Marília também me presenteou com outras pessoas e relações... Agradeço aos meus alunos do diurno e do noturno do 1º ano de Ciências Sociais de 2012 da Unesp, pelo respeito com que me acolheram, apesar da precariedade de meu vínculo com a Instituição. Agradeço também a colega de departamento por um breve semestre letivo, a professora Lúcia Morales, por todas as orientações de vida e de trabalho que compartilhou comigo nos agradáveis encontros na sala dos professores, mas, sobretudo, pelo atencioso diálogo sobre minha tese às vésperas da defesa. Muito obrigada Lúcia pela sua generosidade intelectual.

Por fim, quero registrar minha profunda gratidão a todas as pessoas e seres que estiveram afetivamente ao meu lado nessa desafiadora tarefa de concluir, ao mesmo tempo, a escrita de uma tese de doutorado e a gestação de um filho. Meus sinceros agradecimentos a toda a minha família: aos meus pais, pelo seu amor sem fim, às minhas irmãs, Patricia e Daniela, que são minha alma; ao Fábio Ocada, meu grande companheiro e pai do meu filho; à família Ocada, pela amizade e respeito; aos meus cinco cães e ao Yuri, que me fizeram companhia em todas as madrugadas de trabalho necessárias para dar um desfecho para essa história.

Muito obrigada a todos vocês!!!

Dedico,
a Adilson, meu pai, pela sua resistência teimosa à pressa,
a Yuri, meu filho, por me fazer respeitar o tempo da natureza.

“Do rio que tudo arrasta se
diz que é violento
Mas ninguém diz violentas as
margens que o comprimem”

(Do Rio Que Tudo Arrasta, **Bertold Brecht**)

RESUMO

Esta pesquisa se dedicou a estudar o processo de formação dos motofretistas de Campinas-SP enquanto parte da *classe-que-vive-do-trabalho* hoje, haja visto sua importância para o processo de reprodução do capital em sua atual fase de acumulação flexível. Mediante a aplicação da metodologia da história oral, a análise das experiências de um pequeno universo de motofretistas entrevistados permitiu identificar três principais determinações deste processo de formação: as migrações que forneceram força de trabalho para a Região Metropolitana de Campinas (RMC), o domínio de mercado da indústria automotiva no desenvolvimento dos transportes no Brasil e a reestruturação do capital e flexibilização do trabalho a partir da última década do século XX. Por sua vez, foi a análise do processo de trabalho dos(as) motofretistas que apontou para a articulação não só de formas de exploração do trabalho características do padrão de produção taylorista-fordista, com as novas formas introduzidas pelo padrão toyotista, como também apontou para a instrumentalização de elementos das identidades de sexo/gênero. Deste modo, buscou-se demonstrar que essas formas de exploração e de dominação, que se articularam à trama histórica da precarização do trabalho no Brasil, impulsionam esses trabalhadores a uma pilotagem arriscada de suas motocicletas nas trincheiras da cidade, repercutindo em um amplo quadro de sofrimento físico e psíquico.

Palavras-chave: Trabalho – Aspectos sociais, Motofretista, Campinas, Tempo.

ABSTRACT

This research is dedicated on studying the composition process of “motorcycle delivery workers” (“motofretistas” or “motoboys”) from Campinas-SP as part of the *class-that-lives-from-labour* today, taking in consideration its importance to the process of capital reproduction in its current phase of flexible accumulation. Through the application of oral history methodology, the analysis of the experiences of a small universe of “motorcycle delivery workers” interviewed identified three main determinations on this composition process: the migrations which provided labor force to the Metropolitan Region of Campinas, the automotive industry market domination in the development of transportation in Brazil and the capital restructuration and work flexibility since the last decade of the twentieth century. On the other hand, it was analysis of the “motorcycle delivery workers” labor process that pointed, not only, to the articulation of labor forms exploration characteristically from the production standard Taylor-Ford, with the new forms introduced by the standard of toyotism, but also pointed to the instrumentalism of elements from identities of sex/gender. Thus, the were efforts were to expose that the new types of exploration and domination, which were articulated with the historical framework precariousness of work in Brazil, leads these workers to a motorcycle risky driving in the trenches of the city, reflecting in a broad scenario of physical and mental suffering.

Key words: Work-Social Aspects, Motoboy, Campinas, Time

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
1 OS RETRATOS DAS TRAJETÓRIAS.....	11
1.1 Sobre a organização das biografias	11
1.2 Grupo 1: Os trabalhadores e a trabalhadora do motofrete	12
1.3 Grupo 2: Os empresários do motofrete	31
2 A APRESENTAÇÃO DO CAMPO, O MÉTODO E A METODOLOGIA DA PESQUISA.....	37
2.1. Entre o sujeito e o objeto da objetivação: uma breve nota	37
2.2. Uma reflexão sobre método e epistemologia da ciência: pesquisa empírica <i>versus</i> formulação teórica?	42
2.3. O procedimento metodológico da história oral e as técnicas de investigação empregadas	47
3 AS DETERMINAÇÕES DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DOS MOTOFRETISTAS COMO PARTE DA <i>CLASSE-QUE-VIVE-DO-TRABALHO</i>	53
3.1. Cruzando trajetórias, (re)construindo a cidade: migração e família na experiência dos motofretistas de Campinas	53
3.2. O “capitalismo automotivo” na consolidação da atividade de motofrete .	68
3.3. Os motofretistas na trama histórica da precarização do trabalho	89
4 A FORMA DE SER DA EXPLORAÇÃO E DA DOMINAÇÃO DOS(AS) MOTOFRETISTAS NA CONTEMPORANEIDADE	109
4.1. A transformação do <i>fundo de consumo</i> do trabalhador em <i>fundo de acumulação</i> : a terceirização e o “roubo patronal”	109
4.2. O salário e a jornada de trabalho dos motofretistas no contexto de intensificação do trabalho	121

4.3. N'As asas da liberdade? O motofretista e seus meios de trabalho na reprodução do capital	140
5 UMA ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NA EXPERIÊNCIA DOS(AS) MOTOFRETISTAS NA ATUAL CONJUNTURA DA MODERNIDADE CAPITALISTA	153
5.1. Um quadro geral da violência no trânsito e da regulamentação do motofrete	153
5.2. Acidente, morte e adoecimento: o desgaste físico dos(as) motofretistas na cidade <i>fabricalizada</i>	160
5.3. O tempo e o sofrimento: o desgaste psíquico dos(as) motofretistas nas trincheiras da cidade	170
CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	189
APÊNDICES	195
ANEXOS	199

INTRODUÇÃO

Eles estão por toda parte das grandes cidades do país, nas ruas, avenidas, rodovias, estacionamentos públicos, filas de bancos e cartórios. Trabalham no espaço ampliado da produção capitalista, em espaços que até duas décadas atrás não se constituíam em lócus privilegiado da produção de valor, os espaços de circulação das cidades. Eles são os “motoboys”, trabalhadores e algumas poucas trabalhadoras que apenas muito recentemente (Lei nº 12.009/2009) ganharam o nome de motofretistas, por meio de uma regulamentação profissional que parece lhes exigir mais deveres e disciplinas, do que lhes oferecer segurança acerca do cumprimento de seus direitos.

Somam, de acordo com dados de 2009 produzidos pelo Sindimotos-SP (Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo), cerca de 900 mil profissionais sobre duas rodas por todo o país, sendo que o Estado de São Paulo concentra aproximadamente 200 mil. Sua função é realizar o transporte de mercadorias e documentos utilizando suas motocicletas, recompondo, deste modo, os elos da produção capitalista cindidos pela reestruturação produtiva, que externalizou parte da produção em nome de um ideário de fábrica *enxuta, limpa e silenciosa*. Esses(as) trabalhadores(as) sobre duas rodas são, portanto, o elo entre fornecedor e cliente que assegura a atual logística da acumulação, caracterizada pelo processo de compressão do espaço pelo tempo. São os elos da produção *just in time*.

Então, para além de sua função oficial, de transporte de mercadorias e documentos, seu papel social é, acima de tudo, viabilizar a aceleração do processo de produção-distribuição-troca-consumo. Assim, o que se espera deles é velocidade e por isso eles têm pressa. Portanto, seu modo de trabalho é a caricatura, frequentemente renegada pela sociedade, de uma sociabilidade hostil e desgastante, fundada na sincronização alienante ao tempo, cada vez mais curto, da realização da mais-valia.

São, por um lado, vistos como um “exército da salvação”, a manter esses verdadeiros estoques em movimento, em que se constituem a malha viária hoje, funcionando em meio a um trânsito saturado de veículos. Mas, por outro lado, são considerados “visitantes indesejados”, “mal necessário”, por supostamente tornarem o trânsito mais estressante e agressivo. Deste modo, tendo em vista seu caráter polêmico e a sua capacidade de representar os elementos contraditórios da sociabilidade contemporânea, despertando a atenção para as condições insalubres que marcam a vida urbana de modo geral, este estudo se propôs a compreender os traços gerais que definem a forma de exploração capitalista dos motofretistas.

Para tanto, diante desse objetivo, a pesquisa se debruçou especificamente sob o universo social da cidade de Campinas, para, através da reunião dos elementos concretos sobre a atividade do motofrete nessa cidade com aqueles levantados por outros estudos sobre essa categoria em outras regiões, chegar ao entendimento dos contornos que definem a forma de ser da exploração e da dominação destes trabalhadores no atual cenário urbano.

Campinas é uma importante cidade do interior paulista, com mais de um milhão de habitantes, que constituiu, a partir dos fluxos migratórios iniciados na década de 1970, uma extensa Região Metropolitana, composta por 19 municípios, muitos dos quais cidades-dormitório que abrigam trabalhadores de Campinas. Apesar de os números absolutos da frota de veículos de Campinas (695.852) ainda ser bem inferior à frota de São Paulo (6.390.092), essa cidade está inserida em um movimento recente em que o interior paulista vem despontando uma tendência de crescimento maior (mais que o dobro) da frota de automóveis, motocicletas e motonetas quando comparado com a capital do Estado.

Deste modo, em virtude dessas características de Campinas no contexto de maior impulso ao transporte individual no interior, bem como considerando a importância da Região Metropolitana de Campinas para o Estado de São Paulo, pelo seu porte e localização geográfica estratégica, essa

investigação sobre os motofretista se propôs a olhar para o processo de formação dessa categoria neste município, sobretudo porque não havia sido desenvolvido ainda nenhum estudo sobre estes trabalhadores de Campinas quando essa pesquisa foi formulada.

Além do mais, Campinas foi uma das primeiras cidades de São Paulo a aprovar a atividade do motofrete e a proibir o mototáxi, mostrando claro interesse em consolidar e disciplinar este segmento do transporte, cujos cerca de sete mil trabalhadores sobre duas rodas atuam conjuntamente aos motofretistas de São Paulo, já que a Região Metropolitana de Campinas (RMC) e a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) estão, de certo modo, conectadas a uma mesma cadeia de negócios do capital.

Assim, um dos desafios a que se propôs esse estudo foi o de compreender qual o lugar deste segmento novo dos transportes, que vem sendo chamado de “transportes rápidos”, dentro dos circuitos do capital da atualidade, levando em conta o seu processo de reprodução ampliada no contexto da acumulação flexível. Ou seja, de modo geral, buscou-se demonstrar a contribuição do trabalho dos motofretistas dentro da atual dinâmica capitalista. Entretanto, esse exame do lugar deste segmento da indústria de transportes no interior dos circuitos do capital buscou fugir à armadilha de uma imanência das “formas”, que perdesse de vista o processo histórico concreto.

Portanto, as definições de Thompson (1981) para *formação social* da classe – como um processo de *fazer-se* estruturado e estruturante – e de Antunes (2000) para *classe-que-vive-do-trabalho* – como uma noção ampliada de classe trabalhadora – são as bases teóricas sob as quais se assenta toda a reflexão teórica que se fará sobre a formação dessa categoria em Campinas e sobre os traços gerais que definem a forma de exploração e de dominação dos motofretistas.

Influenciada pela abordagem de Thompson (1981, p. 181), ao invés de considerar o capitalismo como um “modo de produção altamente conceptualizado e abstrato dentro do qual o determinismo surge como absoluto”, esta exposição da

pesquisa, realizada a partir da análise da experiência dos motofretistas de Campinas, buscará demonstrar as determinações históricas da formação dessa categoria “como o exercício de pressões, como uma lógica do processo dentro de um processo maior” (THOMPSON, 1981, p. 181).

Essa correspondência dialética que se pretendeu estabelecer entre o processo histórico maior chamado capitalismo e a lógica do processo de formação dessa categoria de trabalhadores no contexto da acumulação flexível do capital, contou com o emprego dos conceitos de *experiência* e *cultura* desenvolvidos por esse autor como termos médios, que permitem observar de que forma um modo de produção exerce pressão sobre o ser social. De acordo com Thompson (1981), levando-se em consideração esses *termos de junção* entre um modo de produção e um processo histórico:

Os homens e as mulheres também retornam como sujeitos, dentro deste termo – não como sujeitos autônomos, “indivíduos livres”, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida “tratam” essa experiência em sua *consciência* e sua *cultura* (...) e em seguida (...) agem, por sua vez, sobre uma situação determinada. (THOMPSON, 1981, p. 182)

Portanto, articulado a esses *termos de junção*, *experiência* e *cultura*, desenvolvidos por Thompson (1981), o conceito de *classe-que-vive-do-trabalho* desenvolvido por Antunes (2000) foi empregado neste estudo com a intenção de demonstrar o pertencimento dos motofretistas à classe trabalhadora, tal como ela se apresenta hoje. Ou seja, pressupôs-se que as relações de produção distribuam as pessoas em situações de classe, mas considerou-se que só por meio de uma noção ampliada de classe trabalhadora torna-se possível assegurar a validade teórica deste conceito de origem marxiana para o entendimento do quadro social da contemporaneidade. De acordo com Antunes (2000, p. 103-4):

Uma noção ampliada de classe trabalhadora inclui, então, todos aqueles e aquelas que *vendem sua força de trabalho em troca de salário*, incorporando, além do proletariado industrial, dos assalariados do setor de serviços, também o proletariado rural, que vende sua força de trabalho para o capital. Essa noção incorpora o *proletariado precarizado*, o *subproletariado moderno*, *part time*, o novo proletariado dos Mc Donalds, os *trabalhadores hifenizados* de que fala Beynon, os trabalhadores terceirizados e precarizados das empresas *liofilizadas* de que fala Juan Castilho, os trabalhadores *assalariados* da chamada 'economia informal', que muitas vezes são indiretamente subordinados ao capital, além dos trabalhadores desempregados, expulsos do processo produtivo e do mercado de trabalho pela reestruturação do capital e que hipertrofiaram o exército industrial de reserva, na fase de expansão do *desemprego estrutural*.

Deste modo, partindo destes importantes fundamentos teóricos, por meio da aplicação de um conjunto de procedimentos de pesquisa orientados pela metodologia da história oral, a pesquisa coletou entrevistas e outras fontes primárias de dados, que acabaram precipitando outro elemento acerca da experiência desses trabalhadores sobre duas rodas que tornou necessário inseri-los numa versão da história que comportasse não só os antagonismos de classe, mas que desenvolvesse uma análise sobre esse ramo dos transportes na interface da divisão social e sexual do trabalho, haja visto a constatação de que, na organização do trabalho do motofrete, vem se empregando um discurso fortemente sexista, como mecanismo de exploração e de dominação desses trabalhadores.

Assim, tendo-se em vista o objetivo de compreender a formação dessa categoria em Campinas, bem como a forma de ser da exploração e da dominação

dos(as) motofretistas de modo geral, o emprego dos conceitos – *experiência e cultura*, *classe-que-vive-do-trabalho* e *sexo/gênero* – se fez, pois, no sentido de “desnaturalizar” as diferenças entre homens e mulheres, sem perder de vista as relações sociais de produção na dinâmica da experiência humana. Ou seja, as relações sociais de classe e as relações sociais de sexo/gênero foram pensadas em termos de “*coextensividade*” (HIRATA, 2002), buscando uma aproximação maior do conhecimento científico produzido, com a totalidade do mundo social que circunscreve estes(as) trabalhadores(as).

Deste modo, o Capítulo 1, intitulado “O Retrato das Trajetórias”, deve cumprir o papel de apresentar as trajetórias familiares e ocupacionais dos(as) depoentes do estudo, tal como foram narradas à pesquisa nos anos de 2009 e 2010, com o objetivo de dividir com o leitor os principais episódios dessas biografias a partir dos quais a análise foi construída. Com o mesmo objetivo de preparar o leitor para a exposição da análise dos resultados, no Capítulo 2, “A apresentação do campo, o método e a metodologia da pesquisa”, se desenvolveu uma reflexão teórico-metodológica que buscou, ao mesmo tempo, abordar brevemente o problema da relação sujeito-objeto nas pesquisas em Ciências Sociais e apresentar os caminhos trilhados por essa investigação dentro do universo de trabalho dos motofretistas.

Por sua vez, após todas essas apresentações sobre o sujeito e o objeto dessa pesquisa, no Capítulo 3, intitulado “As determinações do processo de formação dos motofretistas como parte da *classe-que-vive-do-trabalho*”, se inicia efetivamente a análise dos resultados do estudo pela demonstração do processo de formação dessa categoria de trabalhadores de Campinas, levando em consideração três principais determinações deste *fazer-se*: os fluxos migratórios, sobretudo vindos do Paraná, Minas Gerais e RMSP; o domínio de mercado das corporações do automóvel no desenvolvimento da indústria de transporte e, por último, o processo de precarização do trabalho que decorreu da reestruturação produtiva do capital e da flexibilização da regulação social do trabalho no Brasil.

Entretanto, considerando que a classe se faz no processo concreto de vida, no enfrentamento das condições objetivas e subjetivas de trabalho, essa exposição da pesquisa se debruçou, no Capítulo 4, chamado “A forma de ser da exploração e da dominação dos(as) motofretistas na contemporaneidade”, à análise do processo de trabalho dos(as) motofretistas e suas formas de remuneração e jornada. Deste modo, buscando fazer uma leitura atualizada e um uso dialético dos conceitos cunhados por Marx (1985b) de *trabalho produtivo*, *trabalho improdutivo*, *salário por peça* e *salário por tempo*, revelou-se algumas especificidades do processo de exploração destes(as) trabalhadores(as) no contexto de intensificação do trabalho e de disseminação dos arranjos de empregos flexíveis.

Finalmente, após se analisar o processo de formação e de exploração destes trabalhadores de quem se espera realizar a aceleração do *tempo* definido como *certo*, chegou-se ao resultado geral de que as condições de vida e trabalho por eles enfrentadas produzem efeitos adversos para sua saúde física e mental. Percorrendo a cidade experimentam a quase completa perda de autonomia sobre o tempo. Sofrem preconceito e sentem o peso do estigma de “loucos” e “imprudentes”. São vistos como agentes da irritação alheia e de perigo no trânsito. A reclamação mais generalizada a respeito de sua atuação são os episódios de “quebra de retrovisores” e do “socorro impulsivo” a colegas acidentados. No entanto, questionou-se se o que move esses trabalhadores das ruas a assumirem tais posturas, definidas pela opinião pública como agressivas, sejam motivações individuais de passionalidade ou de indisciplina.

Após se introduzir essa reflexão sobre o modo de trabalhar dos(as) motofretistas no interior do sistema articulado de dominação social capitalista-patriarcal, analisou-se, no Capítulo 5, intitulado “Uma análise da violência na experiência dos(as) motofretistas na atual conjuntura da modernidade capitalista”, as determinações dos desgastes físicos e psíquicos sofridos por esses trabalhadores, levando-se em consideração as repercussões do caráter fetichista da mercadoria sobre as condições objetivas e subjetivas de vida destes sujeitos.

Por meio desse conjunto de análises buscou-se, ademais, chegar ao entendimento de algumas determinações sócio-culturais da individualidade neste tempo histórico, pressupondo que o exame crítico da experiência dessa categoria de trabalhadores possa trazer importante contribuição para o enfrentamento de contradições sociais e desafios emancipatórios que vão além das particularidades deste grupo profissional em específico.

Portanto, os resultados gerais a que chegou esse estudo sobre o trabalho precarizado e a aceleração do ritmo da vida urbana na contemporaneidade, a partir das especificidades da experiência de uma categoria de trabalhadores que se consolida na própria esteira das transformações pelas quais o capitalismo passa desde sua crise estrutural, iniciada na década de 1970 no núcleo das economias centrais, permitem questionar a abordagem de uma nova corrente intelectual, o pós-modernismo, que surge no bojo deste mesmo processo de crise formulando interpretações sobre essas mudanças.

O pós-modernismo sintetizou de modo exemplar a própria crise, na medida em que endossou a aparência do processo como sua essência, ou seja, aceitou a tragédia da fragmentação e incerteza, que caracteriza o acirramento da modernidade capitalista, no plano das formas de pensamento. Incorporou as categorias postas pela nova etapa da modernização, ao invés de fazer a crítica dessas categorias autoavaliadoras do capitalismo, preocupando-se mais em confrontar-se com o marxismo, do que em produzir ciência que transcendesse a superficialidade dos fenômenos que se pretendia explicar. Deste modo, rejeitou todo conhecimento “totalizante” e as “estruturas de causas” foram substituídas por “fragmentos e contingências” (WOOD, 1999, p. 14). Entretanto, de acordo com Wood (1999, p. 19):

Vivemos hoje um momento histórico que, mais que qualquer outro, requer um projeto universalista. (...) A realidade social do capitalismo é “totalizante” em formas e graus sem precedentes. Sua lógica de transformação de tudo em mercadoria, de acumulação, maximização de lucro e competição satura toda a ordem social. E entender esse sistema “totalizante” requer

exatamente o tipo de “conhecimento totalizante” que o marxismo oferece e os pós-modernistas rejeitam.

Deste modo, neste estudo reivindica-se um conhecimento “totalizante”, que seja capaz de olhar para o universo concreto de vida e trabalho dos motofretistas de Campinas a partir do entendimento de que ele está determinado, sobretudo, por dois sistemas de exploração-dominação social totalizantes, o capitalismo e o patriarcado, de tal modo que suas experiências só podem ser entendidas se considerar que elas estão estruturadas em termos da diferença entre as classes sociais e os sexos/gêneros.

1. OS RETRATOS DAS TRAJETÓRIAS

1.1. Sobre a organização das biografias

Levando-se em consideração que essa pesquisa sobre a formação dos motofretistas de Campinas e seu processo de exploração dentro do sistema capitalista-patriarcal teve a intenção de fazer um emprego dialético da metodologia da história oral, conforme se discutirá mais detalhadamente no Capítulo 2, neste primeiro momento da exposição da tese se buscará apresentar os principais depoentes deste estudo, cujas trajetórias familiares e experiências no mundo do trabalho se constituíram nas bases sobre as quais se edificou as análises teóricas e se produziu um *concreto pensado* sobre a *totalidade* que circunscreve esse objeto de estudo.

Trata-se, portanto, de apresentar os principais personagens dessa história sobre o mundo do trabalho urbano da contemporaneidade marcado pela expropriação do tempo, buscando fazer dessa reflexão científica uma forma de inserir o sujeito na história e de historicizar o sujeito e o objeto da investigação.

Deste modo, nos próximos dois itens deste capítulo o leitor se deparará com treze retratos biográficos, a serem apresentados por ordem crescente de idade e organizados em dois grupos. No primeiro estão dez histórias de trabalhadores que viviam até o momento da gravação do depoimento a condição de “autônomo”, contratado, terceirizado ou informal. E, no segundo grupo, há três biografias dos sujeitos que na ocasião da entrevista estavam na condição de patrões de outros motofretistas, ainda que não propriamente proprietário de meios de produção e de capital. Dentre esses três, apenas um deles atualmente não trabalha mais diretamente com a entrega, exercendo somente, ao lado de sua esposa, a atividade de gerenciar sua empresa.

Entretanto, além destes entrevistados cujas histórias estão contadas de modo mais detalhado no retrato das trajetórias, os trabalhadores listados na tabela do Apêndice A também contribuíram diretamente para a pesquisa, cedendo testemunhos mais pontuais sobre temáticas específicas, como a vivência do trânsito e suas relações de trabalho neste ramo da indústria de transportes de Campinas.

Por último, é importante alertar o leitor que os nomes de todos os trabalhadores(as) e empregadores(as) mencionados ao longo dessa exposição da pesquisa foram alterados nos casos em que o próprio depoente fez essa escolha ou não foi interrogado a esse respeito. Assim, apenas no caso em que o entrevistado declarou sua preferência por divulgar sua identidade, foram usados os nomes verdadeiros, os demais foram atribuídos por eles próprios ou pela pesquisadora.

1.2. Grupo 1: Os trabalhadores e a trabalhadora do motofrete

Cléber, Curitiba-PR, 27 anos.

Cléber nasceu em 1983, em Curitiba-PR, em uma família na qual quase todos os membros são paranaenses, com exceção de seu pai que é gaúcho, provavelmente de ascendência alemã. Do lado materno, por sua vez, tem ascendência tupi-guarani.

A família de Cléber migrou para Campinas quando ele tinha três anos, num contexto em que, de acordo com o depoente, havia uma crise de emprego no Paraná que atingia, sobretudo, aqueles trabalhadores de baixa escolaridade. Então, primeiro veio o seu pai, que arrumou emprego como pedreiro no porto de Santos. Depois de um tempo morando na capital, seu pai conseguiu uma casa em Campinas e mudou-se com toda a família para a cidade. Em Campinas a mãe de

Cléber passou a trabalhar como faxineira, ocupação que desempenha há cerca de quinze anos.

Cléber começou a trabalhar no período noturno muito cedo, desde os seus 15 anos de idade. Dos 15 aos 18 anos trabalhava até a meia-noite. Depois, a partir do momento em que foi registrado como garçom, passou a trabalhar até às 5 horas da manhã. Neste período em que era garçom, comprou sua primeira moto para passeio. Cansado da jornada noturna de trabalho, pensou em se tornar “*motoboy*” para “*mudar de vida*”. No entanto, diz que não pretende exercer essa atividade para sempre, principalmente por conta do perigo da profissão e por ter pouco tempo para família (esposa e duas filhas), já que trabalha durante o dia e durante a noite.

Então, transformando sua moto de passeio em ferramenta de trabalho, Cléber inicialmente trabalhou como motofretista “*esporádico*” em uma pequena empresa terceirizada de entrega, cobrindo principalmente Campinas e região. Nestes primeiros meses não estava registrado porque ainda recebia o seguro desemprego de sua última ocupação como garçom. Depois destes primeiros meses como motofretista, trabalhou por sete meses no Walmart, como repositor de mercadorias, e alguns meses fazendo “*bico*” como garçom novamente.

Assim, mesmo depois de tentar se afastar da profissão de “*motoboy*”, Cléber não conseguiu e acabou retornando a exercer a atividade. No momento de gravação do depoimento, em 2009, Cléber estava trabalhando registrado em uma grande empresa terceirizada de entregas rápidas: durante o dia fazendo serviços avulsos e durante a noite entregando pizza. Nos serviços avulsos, realizados durante o dia, estava sendo remunerado pelo sistema do “*meio-a-meio*”, no qual não há nenhum salário fixo, nem qualquer tipo de ajuda de custo, recebendo apenas a metade do valor das entregas feitas.

Paulo, Campinas-SP, 34 anos.

Paulo nasceu em Campinas, filho de uma família pequena, composta pelos pais e uma única irmã. Sua mãe foi apresentada, em seu depoimento gravado em 2009, como uma mulher bastante religiosa, que sempre se incumbira da organização do lar e criação dos filhos. Seus avós maternos eram caboclos, migrantes vindos de Minas Gerais, da cidade de Alfenas. De acordo com o depoente, o avô era *“bugre”* e trabalhava com um pequeno comércio e a avó era uma *“cabocla de olhos claros”*.

A família de seu pai, por sua vez, era de imigrantes italianos. Seu avô era encarregado na Usina da Barra, localizada em Barra Bonita, cidade onde viveram por muitos anos. O pai de Paulo também era operário da Usina da Barra, junto do avô, o qual, depois de se aposentar, tornou-se proprietário de uma mercearia em Campinas.

A migração para Campinas foi impulsionada pelo avô paterno, pois alguns de seus irmãos já estavam morando na cidade. Logo que a família chegou o pai de Paulo começou trabalhando na mercearia do seu pai, até que ingressou no ramo da construção civil, se aposentando como encanador civil e industrial. Os pais de Paulo se conheceram em Campinas, mas se casaram em Alfenas com a permissão de seus avós maternos.

Em vários momentos da entrevista com Paulo foi possível observar que a família paterna sempre teve uma presença muito forte em sua trajetória, principalmente porque até os nove anos de idade viveram juntos na mesma casa. Na infância desenvolvera uma intensa relação de amizade com o avô paterno, com quem aprendera as primeiras lições sobre o trabalho e a vida de trabalhador. Na pré-adolescência, a amizade que tinha com os tios, irmãos mais novos de seu pai, marcaria de forma imprevista a sua trajetória profissional, já que foi com eles que *“pegou gosto pela moto”*. Assim, depois das primeiras lições de pilotagem aprendidas com os tios, apesar da oposição de seu pai, comprou sua primeira moto para passeio com suas próprias economias, de acordo com ele, talvez até mesmo antes de atingir a maioridade.

Paulo, demonstrando muita convicção acerca da importância de ser um trabalhador registrado, afirma que sempre trabalhou muito mais do que seus registros profissionais comprovam. Como começou a trabalhar desde muito cedo, demorou a ter um vínculo formal em carteira de trabalho. Na infância, ajudava o avô em seu serviço de jardinagem, ocupação que teve após fechar a mercearia. Na adolescência, exerceu alguns serviços urbanos, como de estoquista em loja de calçados.

Ao longo desse período em que ficou inserido de forma bastante instável no mercado de trabalho, conheceu uma família que já tinha uma tradição na imprensa escrita de Campinas. Como já tinha sua própria moto, no ano de 1996 começou a fazer o serviço de entrega do jornal *Diário do Povo*, percorrendo cerca de 50 km por madrugada de trabalho. Depois de trabalhar algumas temporadas com sua moto no Jornal, começou a exercer a profissão de vigilante patrimonial e escolta de carro forte. E, há mais ou menos dois anos, “*por necessidade*”, voltou a trabalhar como motofretista em uma empresa terceirizada de entrega.

Atualmente Paulo diz estar dividido em duas famílias, pois, apesar de viver com uma companheira e seu enteado, a cada quinze dias fica com os três filhos que teve em seu primeiro relacionamento conjugal. Ao longo de toda a entrevista mostrou-se bastante “*aborrecido*” com a sua atual situação, em que enfrenta grande dificuldade financeira e problemas pessoais. Ao mesmo tempo, demonstrou muita paciência para enfrentar este momento, sem deixar de sonhar com uma profissão que realmente lhe realize, como a de veterinário ou biólogo, dado o respeito e afeto que diz nutrir pelos animais.

Wagner, Nova Aurora-PR, 34 anos.

Wagner é natural de Nova Aurora-PR e é o segundo filho de uma família de cinco crianças, das quais apenas ele, aproximadamente aos dois anos

de idade, e seu irmão mais velho, ex-“*motoboy*” falecido no momento de coleta do depoimento em 2009, acompanharam a migração de seus pais para Campinas por volta de 1980.

Embora antes da migração para Campinas, os pais de Wagner residissem em Nova Aurora, norte do estado do Paraná, eles não eram nativos dessa cidade. Sua família paterna havia vivido antes em Jandaia do Sul, cidade paulista localizada na divisa com o Paraná, onde o pai do depoente nasceu, sendo que o avô tinha ascendência italiana e a avó era, de acordo com Wagner, “*brasileira legítima*”. Por sua vez, a família materna do entrevistado era do Sergipe, mas fora em Nova Aurora-PR que seus pais se conheceram e iniciaram a constituição da nova família.

As duas famílias das quais descende Wagner trabalhavam no meio rural no Paraná. A família do pai tinha uma fazenda que, embora pequena, contava também com o trabalho de alguns funcionários, além dos membros da própria família. Por sua vez, a família da mãe também vivia do trabalho agrícola, mas tinham uma produção menor e, portanto, não empregavam funcionários na lida da terra. Desde que se casaram, seus pais trabalhavam junto do avô paterno de ascendência italiana, o qual teve um papel importante na migração de todo o grupo familiar para Campinas no início da década de 1980.

Quando Wagner tinha 12 anos, seu pai sofreu um derrame, o que lhe impossibilitou trabalhar por algum tempo. Assim, será nesta situação de dificuldade enfrentada pela família que se inicia a sua trajetória profissional como “*guardinha*”, através da Associação de Educação do Homem de Amanhã, fazendo serviços de *Office boy*, por meio do qual adquiriu o seu principal patrimônio profissional, o conhecimento da malha urbana da cidade de Campinas. Ficou trabalhando como *Office boy* até os 15 anos de idade, quando começou a trabalhar em um restaurante no centro da cidade, fazendo entrega de marmita a pé. Depois, por um curto período, trabalhou em um escritório, fazendo serviço interno, e em um supermercado, como repositor de mercadorias. Ao longo deste itinerário Wagner conseguiu juntar dinheiro para comprar sua primeira moto, o que

lhe permitiu começar a sua atividade de “*motoboy*”, logo que completou seus 18 anos.

Trabalhou com sua moto primeiro em uma empresa terceirizada de entrega rápida, fazendo o frete de malotes para um banco. Depois deste período em que ficou empregado fixo neste contrato da terceirizada com o banco, trabalhou mais um tempo como avulso, prestando serviço para diferentes empresas. Por fim, saiu da terceirizada e passou a trabalhar como motofretista direto para um estabelecimento comercial, especializado na venda de rolamentos. Ao longo destes cerca de quatorze anos em que foi motofretista, Wagner diz ter sido registrado apenas nos últimos cinco anos de sua trajetória, tendo trabalhado antes como “autônomo” e como Pessoa Jurídica (PJ).

Wagner, no momento de coleta do depoimento, afirmou não se imaginar trabalhando em outra profissão, pois essa seria a “*única coisa [que sabia] fazer*”. Além de estar na profissão, em grande parte por ter se inspirado no irmão mais velho, que era “*esse tipo de motoboy mais rebelde*”, a experiência de ter se sentido preso e vigiado quando trabalhou dentro de um escritório, foi um elemento muito forte que o fez assumir para si a atividade de transporte sobre duas rodas, já que, para este ofício, as ruas são o seu ambiente de trabalho.

José, Paranavaí-PR, 40 anos.

José foi “*criado no café*”. Nasceu em Paranavaí, mas cresceu em Terra Boa, cidades da fronteira agrícola do Paraná. A mãe de José era paulista, mas já vivia no Paraná antes mesmo de se casar. O pai, “*como sempre gostou de se lembrar*”, era de família indígena. José é o quinto dos nove filhos de uma família de paranaenses que migrou para o interior de São Paulo em fins da década de 1980 e início de 90.

Embora membro de uma família larga, José desgarrou-se muito jovem do núcleo familiar, por conta do relacionamento difícil com seu pai, o que o levou,

aos 12 anos de idade, depois de um desentendimento com ele, a sair de casa, iniciando sozinho uma dura saga migratória. Então, por volta de 1982, esse menino-migrante saiu de Terra Boa e foi para Terra Rica-PR. Lá ficou até aproximadamente seus 15 anos, quando retornou sozinho para Terra Boa. Em sua cidade de origem novamente, ofereceu-se para trabalhar para um sitiante de origem japonesa, o qual aceitou sua oferta e permitiu que ele morasse no sítio, onde inicialmente teve que dormir no paiol.

Na sequência, por intermédio de um homem conhecido da cidade, migrou para Mato Grosso para trabalhar em uma fazenda, onde ficou por um ano e meio. Depois deste primeiro momento em Mato Grosso, foi para outra fazenda, em Alta Floresta-MT, onde se viu submetido a trabalho forçado. Diante da constatação de que *“estava preso”*, organizou uma fuga junto de mais quatro colegas pela mata vigiada. Na beira da estrada, depois destes três meses preso na fazenda, José conseguiu carona com um caminhoneiro que o trouxe de volta para a fronteira do Paraná. Exaurido pela solitária travessia, voltou para a casa dos pais em Terra Boa, onde ficaram juntos por mais pouco tempo, até que todos migraram para Jundiaí-SP, para trabalharem em plantações de morango.

Em Jundiaí passou a viver com sua namorada, com quem teve sua primeira filha, da qual se distanciou bastante por conta dos conflitos envolvidos na separação do casal. Desde 1993 casou-se com outra mulher, com quem tem dois filhos, com os quais preserva uma relação de muita proximidade. No interior de São Paulo, José teve uma trajetória profissional instável, porém, de tal modo diversificada e autônoma, que lhe permitiu se apropriar de um conjunto de saberes envolvidos nas atividades de pedreiro, mecânico de motores, pintor e eletricista. Em sua vida na cidade o trabalho industrial também esteve em seu repertório ocupacional, mas foi justamente quando a indústria fechou as portas para ele é que o trabalho com a moto passou a significar uma possibilidade profissional. Então, por volta de 2006, assumiu as prestações de uma moto financiada de um colega e começou a usá-la como sua ferramenta de trabalho.

Depois de trabalhar em algumas empresas terceirizadas e de cansar-se dos sucessivos golpes levados, decidiu “*não trabalhar de graça para mais ninguém*” e abriu firma, aproveitando o contato que já tinha com o Banco Itaú para quem prestava serviço através de uma terceirizada. Em 2009, quando a entrevista foi realizada, José havia acabado de demitir seu único funcionário com quem dividiu o trabalho na fase em que o Banco estava lhe passando bastante serviço. Agora, de fato “capitalista-de-si-mesmo”, enfrenta sozinho uma difícil situação financeira, colocando sua perspectiva de futuro na profissão de “*motoboy*” em suspenso.

Ao longo de todo o relato, José mostrou-se descrente da lei e da justiça, mas confiante no destino da vida, de acordo com ele, sobretudo pela “*certeza da morte*”. A força de sua narrativa e de suas histórias brotou não apenas das lembranças de sua própria trajetória, mas também do sofrimento e das perdas que povoam sua memória, vividas por tantas outras famílias de lavradores sem terra e trabalho que conheceu.

Wanderlei, Paraguaçu Paulista-SP, 42 anos.

Wanderlei nasceu em Paraguaçu Paulista, cidade localizada na divisa de São Paulo com o estado do Paraná, onde seus pais viveram por pouco tempo após seu nascimento. Seus pais tiveram cinco filhos, dentre os quais dois já faleceram. A família é composta também por dois irmãos do primeiro casamento da mãe, a qual é natural de Lutécia-SP. De acordo com Wanderlei, ele sempre teve poucas informações sobre a história de sua família materna, mas sabe de uma ascendência indígena. Seu pai, por sua vez, embora seja de uma família de paranaenses, já viviam em Paraguaçu Paulista há algum tempo.

Quando tinha poucos anos de vida, seus pais se mudaram de Paraguaçu Paulista para Maringá-PR, em fins da década de 1960. Depois, aos seus cinco anos de idade, aproximadamente, a família se mudou para Bauru,

cidade do centro-oeste paulista em que vivera a maior parte de sua vida e onde até hoje seus pais e alguns irmãos residem.

Wanderlei começou a trabalhar muito cedo, pois com uns treze anos já ajudava o pai na atividade de camelô. A partir dos 17 anos, contrariando o desejo do pai de que seguisse a mesma profissão, mudou-se para Campinas para morar com o irmão mais velho que já vivia na cidade, para trabalhar como copeiro e ajudante de garçom (cumim) em uma churrascaria, na qual ficou por um ano.

Após sair da empresa por conta de um desentendimento com os proprietários do restaurante, Wanderlei retornou para Bauru, onde deu início a uma segunda profissão, de segurança. Neste ramo ficou por cerca de cinco anos, até os 21 anos de idade, quando passou a trabalhar como vigilante bancário, durante dez anos. Depois de sair do banco ficou uns dois ou três anos desempregado, fazendo todos os tipos de serviços que encontrasse: *“fazia bico de segurança, de qualquer outra coisa, de servente, o que aparecia para fazer eu estava fazendo”*. Deste modo, por conta desta situação de instabilidade profissional, em 1995 decidiu migrar novamente para Campinas para trabalhar como segurança patrimonial (em supermercados, lojas), ocupação que exerceu até 2003, quando novamente enfrentou mais um período de desemprego.

Apesar de desempregado, manteve-se em Campinas, fazendo um trabalho artístico de pintura de azulejo, o qual aprendeu e aprimorou sozinho. Por quase dois anos Wanderlei ficou nessa condição informal, trabalhando com a venda de suas pinturas, até que teve a oportunidade de ter sua primeira moto, embora já pilotasse há bastante tempo a moto de seu pai. Assim, depois de assumir as prestações do financiamento da motocicleta de uma pessoa conhecida, levou vários currículos em inúmeros lugares e em 2005 foi contratado pela empresa terceirizada de entregas rápidas na qual estava vinculado na ocasião da gravação do seu depoimento em 2009. Inicialmente era funcionário registrado, contudo, desde 2007, quando foi aprovado em um concurso público, continuou a trabalhar como motofretista sem registro em carteira.

Atualmente, sendo pai de quatro crianças, três filhos do primeiro casamento e uma do atual relacionamento, Wanderlei trabalha em dois empregos. Durante o dia, com sua moto, como motofretista e durante a madrugada, em serviço interno no emprego público que assumiu há cerca de três anos. Deste modo, enfrentando uma jornada de trabalho tão longa e desgastante, Wanderlei recupera de suas heranças familiares valores importantes, como a dignidade, a bravura e a resistência, que hoje lhe são fundamentais para suportar uma rotina em que lhe sobra apenas de três a quatro horas de sono por dia, no intervalo entre um emprego e outro.

Reginaldo, Rio Bom- PR, 43 anos.

Reginaldo é o filho primogênito de uma família de caboclos mineiros que migraram para o Paraná, estado onde o entrevistado nasceu, numa cidade chamada Rio Bom. Sua mãe era natural de Campestre-MG, e seu pai é de Poço Fundo-MG. No entanto, apesar de ambos terem migrado de Minas Gerais, só foram se conhecer no Paraná. Tanto a família paterna quanto materna trabalhava no meio rural nas terras mineiras, contudo, de acordo com as suas lembranças, migraram para o Paraná em busca de uma lavoura mais diversificada, já que: *“em Minas, é mais café. No Paraná eles foram mexer com soja, milho, feijão, ampliou o trabalho deles”*.

No entanto, quando Reginaldo tinha oito anos, seus pais resolveram voltar para as terras mineiras, mas agora para mais próximo da divisa urbana do estado de São Paulo. Então, aproximadamente em 1975, migraram para a cidade de Poços de Caldas-MG, onde o entrevistado ficou por quatorze anos. Em Poços, seu pai ingressou na carreira de metalúrgico e sua mãe passou em um concurso público.

No início de sua trajetória ocupacional exerceu inúmeras atividades informais urbanas, primeiro como engraxate, vendedor de sorvete, vendedor de

tapete, guarda-mirim e depois como garçom, sendo pela primeira vez contratado com registro em carteira em 1983, em um supermercado ainda em Poços de Caldas. Aproximadamente por volta de 1986, comprou sua primeira moto, mas a utilizava apenas para passeio, conforme se recorda: *“eu me apaixonei por moto e não larguei mais. Vendia uma, aí ficava um tempo sem e depois comprava. Na época não era nem para transporte. Era para curtir. Ia lá no parque, voltava do parque, ia para praça e assim por diante. Era diversão ter uma moto naquela época!”*.

Em 1988, depois de seis meses que havia se casado, saiu de Poços de Caldas em busca de oportunidades de trabalho. Migrando para Campinas seu primeiro emprego foi como vigilante patrimonial, depois foi frentista, cobrador e motorista de ônibus, além de ter feito cobrança para planos de saúde como motofretista “autônomo”, ou seja, sem registro em carteira de trabalho. Em 1999 foi contratado por uma transportadora para dirigir caminhão, onde ficou até 2008. Mas, cansado do estresse do trânsito congestionado da capital, para onde rumava a maior parte de suas viagens, decidiu assumir a profissão de motofretista que já vinha desenvolvendo há cerca de dois anos de modo esporádico aos finais de semana.

Assim, na ocasião da gravação da entrevista em 2009, Reginaldo estava há seis meses contratado com registro em carteira por uma empresa terceirizada de motofrete, recebendo seu salário quinzenalmente, calculado a partir de uma comissão sobre a viagem, a qual não quis revelar à pesquisa. Apesar de estar viajando frequentemente para São Paulo, com uma jornada de trabalho mais ou menos de 12 horas por dia, Reginaldo diz se sentir muito satisfeito com a profissão, porque com a *“moto não tem estresse. Você é livre, ninguém te pára!”*.

Gilberto, Paraná, 44 anos.

Gilberto é o primeiro filho de um casal de paranaenses que fez uma difícil travessia até chegarem à região de Campinas, passando antes por Londrina e Jundiaí. A mágoa que sente de seus pais, por considerar que não teve o cuidado amoroso que uma criança precisa para se desenvolver, certamente explica o silêncio de Gilberto sobre sua história familiar. Deste modo, por se tratar de um terreno dolorido de sua vida, suas lembranças sobre a infância e juventude muito mais lhe escaparam, do que foram narradas intencionalmente à pesquisa.

No Paraná seus pais trabalhavam nas terras de um tio, por meio do sistema de meeiro. Ainda no meio rural seu pai passou a desenvolver a profissão de caminhoneiro, mas foi no meio urbano que ele, de fato, se consolidou nessa atividade. Primeiro em Londrina-PR, como motorista de caminhão de pavimentação de rodovia, depois com transporte de frangos e rações para uma Granja em Jundiaí-SP, para onde migrou com toda a família. Mais tarde, na primeira metade da década de 1980, a família toda migrou novamente, agora para a região de Campinas, onde atualmente Gilberto mora com sua esposa e dois filhos, na cidade de Hortolândia.

Em Campinas o pai de Gilberto trabalhou como motorista de carro, transportando malote para o Banco Bradesco, onde ficou até se aposentar, por 25 anos. Trabalhando nesta instituição financeira, toda a família pôde usufruir da estrutura oferecida, como moradia dentro da “fazenda Bradesco” e escola para os filhos. Entretanto, como Gilberto era o filho mais velho, com aproximadamente seus 18 anos na ocasião da mudança de emprego do pai, não pôde usufruir destes benefícios oferecidos por este emprego, já que fora obrigado a interromper os estudos muito cedo.

Em Campinas, de acordo com Gilberto, não teve outra opção, “*já tive que ir para a moto*”, pois, por ser muito jovem, avaliou que não conseguiria trabalhar como caminhoneiro, profissão que herdara do pai. Trabalhou em Campinas em duas empresas terceirizadas de motofrete, inclusive prestando serviço para bancos. Depois trabalhou como motorista de uma Kombi, para transporte de pessoal do próprio banco Bradesco, até que, após capotar o veículo,

criou um bloqueio com esse tipo de transporte, retornando à atividade de motofrete. Após um período desempregado e com o nascimento do filho, enfrentou um momento muito desgastante, pois trabalhava ao mesmo tempo com a entrega de jornal e pizza, o que lhe ocasionou sérios problemas de saúde, já que essa jornada de trabalho duplicada lhe impedia dormir o sono noturno. Então, depois de uma série de sangramentos nasais, recebeu a recomendação médica para que interrompesse imediatamente o trabalho noturno.

Diante desse quadro, Gilberto buscou negociar dentro do Jornal uma mudança de cargo, contudo, apesar de ter sido transferido para o cargo de inspetor de entrega, suas incumbências continuaram comprometendo suas noites de sono. Diante do agravamento de seu problema de saúde teve de parar definitivamente com a atividade de inspeção de entrega, da qual gostava muito. Nesta conjuntura, o Jornal lhe persuadiu a abrir firma e comprar uma Kombi para entregar uma nova tiragem de jornal, lhe prometendo grandes vantagens. No entanto, em pouco tempo a situação ficou insustentável financeiramente e o Jornal não lhe apresentou alternativa a não ser desligar-se “voluntariamente” da empresa. Para tentar honrar seus compromissos com a propriedade da Kombi, Gilberto tentou usá-la para vender produtos alimentícios e também cosméticos, até que se tornou inviável continuar com o veículo. Nessa circunstância, precisando de ajuda, procurou pelo colega ex-“*motoboy*”, que desde 1991 tinha uma empresa de transporte rápido em Campinas, onde passou a trabalhar, até o momento da entrevista em 2009, principalmente como motorista de caminhão e, esporadicamente, pilotando moto e carro.

Lara, São Bernardo do Campo -SP, 45 anos

Lara tem 45 anos e descende de uma família que faz parte da história da imigração europeia para São Paulo. Nasceu em São Bernardo do Campo, onde seus pais tiveram quatro filhas, sendo que uma delas é sua irmã gêmea

univitelina. Seu pai era filho de alemães, de acordo com Lara, não eram judeus, mas para não participar “*da segunda grande investida do Hitler*”, migraram para o Brasil se estabelecendo desde o início em São Bernardo do Campo. Seu avô era um trabalhador industrial qualificado que se aposentou numa indústria de estofamentos. Sua mãe, por sua vez, era descendente de espanhol e português. Lara não conheceu sua avó materna biológica, pois faleceu quando sua mãe ainda tinha cinco anos de idade, tendo sido criada por outra pessoa. A mulher que criou sua mãe, e que Lara sempre reconheceu por sua avó, era uma atleta “*recordista sul-americana*” que exerceu um papel muito importante em sua vida, apoiando-lhe em vários momentos cruciais de sua emancipação, nos quais, de algum modo, teve de enfrentar a autoridade de seus pais.

Seu pai, com o qual sempre teve grande afinidade, desenvolveu uma carreira na indústria automotiva, trabalhando para a Mercedes Benz até aproximadamente 1982. Foi por conta da abertura de uma nova planta produtiva de caminhões e ônibus desta indústria, que seu pai migrou para Campinas com toda a família, quando Lara tinha 15 anos. Depois de pouco tempo na cidade, com o fechamento desta nova planta em Campinas, seu pai se viu desempregado, iniciando sua segunda ocupação no ramo do comércio exterior, até que sérios problemas de saúde o deixaram incapacitado de caminhar, “*dependendo hoje de cadeira de rodas*”. A mãe de Lara, por outro lado, não fez carreira fora do lar, pois apesar de ter sido professora quando solteira, interrompeu sua trajetória profissional a partir do casamento.

Lara tem formação universitária e pós-graduação na área de Educação Física, tendo se especializado em reabilitação aquática, em grande medida por influência de sua avó de criação que acreditava na sua aptidão para os esportes. Após concluir a graduação ficou um ano trabalhando dentro de um hotel fazenda em Águas de São Pedro. Contudo, cansada da reclusão que essa atividade lhe exigia, acabou por voltar a morar em Campinas para trabalhar com fisioterapia de reabilitação na água. Depois de um período nesta ocupação, foi registrada em

uma academia, mas como seu salário era baixo, começou a trabalhar também com moto, entregando marmita na hora do almoço e lanche à noite.

Desde os quinze anos de idade pilota moto, mas o *hobby* transformou-se de fato em profissão depois que descobriu ser portadora de uma doença que lhe impossibilitou continuar fazendo aquilo *“que mais gostava”*, assim, resolveu fazer *“a segunda coisa que mais gostava, que era trabalhar de moto”*. Deste modo, passou a trabalhar com a cobrança de donativos para uma associação filantrópica de Campinas, chamada Lar dos Velhinhos, onde está há cerca de treze anos; além de manter-se na entrega de marmita no período do almoço.

Apesar da mágoa que sente por ter tido de abandonar a profissão para a qual investiu dinheiro e dedicação, encara a vida de forma otimista, afirmando ter encontrado na profissão de motofretista uma satisfação parecida com a que tinha na atividade de professora de Educação Física, porque *“eu lido com o público, mas não fico presa em lugar nenhum, (...) não fica um patrão o dia inteiro ali te cobrando”*.

Enfrentando uma série de preconceitos Lara segue firme em seu estilo de trabalho, que se caracteriza por pilotar a moto devagar, guiando-se por roteiros eficientes e sistemáticos de seu itinerário, consciente dos riscos de pilotar uma moto e buscando ser cordial com as pessoas.

Fernando, Rio de Janeiro, 51 anos.

Fernando nasceu no Rio de Janeiro, embora não saiba ao certo precisar sua naturalidade, porque sua mãe lhe entregou para um orfanato em Minas Gerais, na região fronteira com o estado do Rio. Aos três meses de idade foi adotado por uma família muito católica de Campinas, que não contou sua verdadeira origem, a qual acabou por descobrir sozinho de forma dramática: *“Eu vivi minha vida toda, até os 18 anos, em cima de uma mentira”*.

De acordo com o depoente, o mais devastador para sua formação não foi apenas a falta do contato com a família biológica, mas foi, sobretudo, ter tido de conviver, ao longo de toda sua infância e adolescência, com a certeza íntima de que não era filho biológico de seus pais, reprimida pelo sentimento de culpa. Conforme declara Fernando: *“eu não vou dizer para você que depois dos 10 anos eu não sabia de nada. Por dentro eu já sabia e me culpava por achar que não era filho deles!”*.

Depois de tanto tempo sufocando esse sentimento, a revelação de sua verdadeira história o atingiu de forma intensa, inaugurando um novo período de sua vida, claramente separados em seu depoimento a partir dessa linha divisória, marcada por uma fase em que seus laços familiares se desfizeram. Contudo, a memória a respeito de seu pai adotivo mostra que o laço que tinha com ele talvez tenha sido o único a sobreviver a todas essas rupturas: *“Meu pai não. Meu pai era um amor de pessoa. E eu acho que ele não merecia passar o que ele passou comigo. Ele passou muito problema comigo”*.

Seu pai era pedreiro e se aposentou como chefe de manutenção na empresa em que trabalhou desde que chegou de Minas Gerais. A mãe, por sua vez, sempre foi dona de casa. Fernando começou a trabalhar desde muito cedo, não exatamente porque precisasse ajudar financeiramente sua família. Parou de estudar logo após ter concluído o ensino fundamental e começou a trabalhar com nove anos, como balconista em uma pequena venda. Depois deste primeiro emprego foi trabalhar em um escritório de arquitetura, onde ficou por cerca de quatro anos: *“eu era praticamente como se fosse um Office boy”*.

Em 1976 passou a trabalhar como ajudante de cozinha, até entrar no quartel com 17 anos: *“Fiquei por um ano e três meses. [Mas] não era minha praia. Eu nunca gostei de ficar preso, debaixo de ordem”*. No início da década de 1980, Fernando trabalhou no restaurante Macarronada Italiana, primeiro como ajudante de cozinha, até que, após fazer um curso em Águas de São Pedro, voltou *“como cozinheiro, barman, garçom, gerente”*. A partir de 1987, mudou de emprego e começou a trabalhar como motofretista em uma renomada pizzeria de Campinas,

na qual, entre idas e vindas, ficou por cerca de 10 anos, na maior parte do tempo sem registro em carteira.

Depois desta pizzeria, não ficou nenhum período mais longo em uma única empresa, até que resolveu abrir sua própria firma de motofrete, que funcionou de 2007 a 2009. Apesar de chegar a empregar oito motoqueiros, nunca deixou de trabalhar na rua também, perfazendo até hoje uma longa jornada de trabalho de aproximadamente 15 horas por dia. Contudo, de acordo com sua avaliação, por falhas na administração e contratos mal feitos com as empresas contratantes de seu serviço, a empresa não conseguiu prosperar. Assim, para tentar salvar a empresa de motofrete, resolveu montar uma cozinha industrial, aproveitando a mesma firma aberta que já tinha, até que além das duas falirem, adquiriu uma grande dívida que acabou por comprometer tanto o seu nome, quanto o de sua esposa.

Fascinado por motos de grande porte, Fernando segue sua vida tentando ao menos honrar as dívidas que fez em nome de sua esposa. De acordo com ele, são essas dívidas que lhe fazem suportar o trabalho de motofretista num ritmo extenuante, trabalhando dia e noite.

Adilson, Campinas-SP, 68 anos.

Adilson é nascido em Campinas, filho primogênito de uma família cujo enredo remonta a história do povoamento do interior paulista. A família materna de Adilson era natural de Amparo-SP. Sua avó faleceu quando sua mãe, que era a caçula dentre vários irmãos, tinha apenas nove anos. Seu avô, diante da situação em que se viu sozinho, com uma criança que ainda precisava de cuidados, acabou por colocar sua última filha para viver em um orfanato de freiras na cidade de Amparo, onde ficou até aproximadamente seus 15 anos. Aos 15 anos, quando teve de sair do orfanato, a mãe de Adilson viveu um período muito difícil de abandono, já que embora tutelada à distância por seu pai, não foi acolhida de

modo definitivo por nenhum membro da família, transitando de uma casa a outra até que passou a trabalhar de empregada doméstica em Campinas. Nesta circunstância, em que já estava fixada em Campinas, conheceu o pai de Adilson, com quem constituiu uma família de três filhos.

O avô paterno de Adilson, por sua vez, era peão nas fazendas dos arredores de Campinas. Apenas mais tarde, quando a cidade de fato se urbaniza, é que seu avô muda de ofício, aposentando-se como porteiro dentro do Instituto Agrônomo de Campinas. Sua avó paterna, que de acordo com Adilson, durante muitos anos foi cuidada pacientemente pelo marido por conta de seu precário estado de saúde, também era da região de Campinas e sempre se ocupava dos afazeres do Lar.

Seu pai, com quem nutriu uma forte relação de respeito e identificação, também trabalhou em emprego público nestes órgãos ligados ao desenvolvimento agrícola de Campinas. Sua mãe, além dos seus afazeres domésticos, era lavadeira de roupa. Assim, embora a família nunca tenha sofrido uma situação de carência alimentar, levavam uma vida bastante simples e incerta. Deste modo, Adilson começou a trabalhar desde muito cedo, por volta de seus 10 anos de idade, como engraxate. Seus estudos foram logo interrompidos, em grande parte porque o rígido senso de responsabilidade no qual fora educado, lhe perturbava a disposição mental que o aprendizado exige: *“eu era muito preocupado. E eu confundia muito as coisas na minha cabeça de menino. Eu confundia, eu ficava aflito. Eu queria ser um bom estudante, mas não conseguia me concentrar”*.

Depois deste primeiro trabalho informal, Adilson buscou se inserir no mercado de trabalho formal, inclusive tirando uma “Carteira de Trabalho do Menor”. Trabalhou, então, como controlador de máquina em uma carpintaria que fabricava tacos de madeira, depois em uma vidraçaria e em indústria de chapéus e tecidos de Campinas. Depois, a partir da vida adulta, continuou percorrendo sua *“via sacra”* em busca de um emprego que lhe permitisse participar do quadro de direitos sociais do trabalho. Assim, no ano de 1966 passou a trabalhar no ITAL, como assistente de laboratório, onde ficou por cinco anos sem registro em carteira

de trabalho. Contudo, por conta de uma grande insatisfação com o seu chefe, conseguiu uma transferência para a CATI. Nos primeiros dois anos neste novo emprego, também um órgão público do município, trabalhou no setor de protocolo; depois trabalhou como “apontador”, ocupação que considerava muito desconfortável porque era responsável por vigiar os funcionários em seu cumprimento dos horários. Assim, após se negar a continuar trabalhando como apontador na portaria, foi realocado para o cargo de fiscal de limpeza, função que desenvolvia à noite, o que lhe possibilitou fazer inúmeras outras atividades durante o dia, sobretudo de vendas e cobrança.

Em 1969 casou-se com sua esposa, neta de imigrantes italianos radicados em Campinas, a qual sempre trabalhou com contabilidade e com quem tivera três filhas. Antes de largar o emprego na CATI, que lhe proporcionava uma renda muito pequena e nenhuma expectativa de melhora, já havia constituído uma rede de contatos que foram lhe encaminhando para a profissão que exerceria até sua aposentadoria, prestando serviço de cobrança e vendas com sua moto. Assim, em 1977, aproximadamente, começou a exercer de modo informal a profissão de motofretista, desempenhando especificamente a atividade de cobrança a domicílio. Em janeiro de 1979, Adilson é contratado para fazer o serviço de cobrança de planos de saúde da Intermedic. Contudo, para completar sua renda, Adilson fica um período de aproximadamente três anos fazendo cobrança de uma porção de outras empresas que utilizavam sua força de trabalho de modo informal.

Com a mudança de propriedade da Intermedic, que foi comprada pelo Hospital Albert Sabin, Adilson viu seu emprego ser num primeiro momento ameaçado e, num segundo, precarizado por meio da redução da comissão, pela ausência de pagamento de trabalho executado e pela negação de seus direitos trabalhistas. Assim, empregando no desfecho de sua trajetória profissional os valores da dignidade e da integridade moral da qual é herdeiro, Adilson empreendeu um movimento interno importante não só no sentido do

reconhecimento da injustiça de que foi alvo, mas, sobretudo, na forma de reação engendrada.

Deste modo, na contramão da banalização da injustiça que sofreu, Adilson moveu uma ação trabalhista contra a referida empresa para a qual trabalhou ininterruptamente por cerca de doze anos, já que nunca teve férias ou qualquer outro direito social do trabalho. Apesar de ter tido êxito no julgamento de sua causa, até o momento da entrevista, em 2010, nada lhe foi pago. Entretanto, a despeito de sua indignação e descrédito com o cumprimento da justiça, conclui que *“não adianta você falar que a Justiça não existe e por isso não entrar [com a ação]. Tem que entrar, pelo menos está registrado, pelo menos a responsabilidade também é da Justiça, senão morre a história!”*.

1.3. Grupo 2: Os empresários do motofrete

Rodrigo, Campinas-SP, 34 anos

Rodrigo é filho adotivo de uma família de Campinas composta também por dois filhos biológicos. Seus pais faleceram quando ele ainda era um jovem rapaz, desgarrando-se muito cedo de estreito círculo familiar em que estava inserido. Deste modo, talvez seja esta história de perdas que explique porque, ao longo da entrevista, ele não tenha demonstrado disposição alguma para compartilhar suas lembranças de família.

Rodrigo diz ser *“apaixonado por moto”* desde menino, em partes por influência de seu pai adotivo que era motociclista e com quem viveu por poucos anos antes de sua morte. Como era inviável para sua mãe lhe dar uma moto, resolveu começar a trabalhar para juntar o dinheiro necessário para comprá-la.

Quando tinha dezenove anos, trabalhava de *“ajudante do ajudante de moto”* em uma oficina mecânica de seu bairro. Em cerca de dois anos conseguiu

juntar mil reais, com os quais comprou sua primeira moto. Depois deste período trabalhando em oficina mecânica, tornou-se vendedor de peças para moto, aproximadamente por um ano.

Foi por volta de 1996 que Rodrigo passou a trabalhar efetivamente como motofretista, dentro de uma empresa terceirizada de entrega que possuía, na época, uma frota própria de 50 motos. Dentro desta empresa, inicialmente Rodrigo exercia como atividade principal o serviço de mecânica de todas essas motos, fazendo alguns serviços de entrega apenas no período da tarde.

Desde modo, alegando ter se cansado deste regime de trabalho, apesar de ter afirmado que era bastante satisfeito com as condições gerais de seu contrato de trabalho, em 2000, Rodrigo saiu desta empresa para abrir sua própria firma, já que a Concremix, empresa de concreto para a qual já prestava serviço através de seu emprego anterior, ofereceu-lhe passar o contrato, o que provocou grande desconforto na sua relação com o ex-patrão.

Até o momento da entrevista sua firma estava aberta e funcionando com apenas um funcionário para fazer o serviço da Concremix, hoje incorporada pela Votorantim. De acordo com o depoente, esse funcionário não é contratado, trabalhando no regime avulso e recebendo uma remuneração com base na quantidade de viagem feita. Deste modo, enquanto patrão, Rodrigo admite não suprir de modo adequado as necessidades de seus funcionários.

Antes de contratar alguém para fazer seu serviço, Rodrigo diz que ele próprio e sua esposa faziam todas as viagens e entregas. Mas, a despeito de seu reconhecimento da qualidade do trabalho feito por sua ex-esposa, à sua participação no sucesso da empresa, que já tem há mais ou menos 10 anos, foi atribuído um papel secundário, atribuindo a ela tão somente um caráter colaborativo.

Aprofundando a reflexão sobre o papel das mulheres na profissão de “*motoboy*”, Rodrigo afirmou que gostaria de contratar uma mulher para fazer o serviço da Votorantim, sobretudo porque considera que “*o serviço é bem fácil*” e porque acredita que a relação trabalhista com uma mulher é mais tranquila, já que

elas seriam mais pontuais em seu serviço e menos “*briguentas*” quando se trata de defender seus direitos.

Assim, apesar da renda que obtém através de sua empresa ser, de acordo com ele, muito superior ao seu salário de motofretista, ao longo destes últimos dez anos Rodrigo vem vivendo uma vida dupla, de empresário e trabalhador, a qual foi sendo revelada “displícitamente” no decorrer da entrevista.

Fernão, Garça-SP, 67 anos.

Fernão nasceu em Garça, oeste do estado de São Paulo, mas foi criado na cidade de Bauru, município de maior porte localizado na mesma região. De acordo com as poucas lembranças que conseguiu se recordar sobre as origens de sua família, acredita que sejam naturais de Garça mesmo. Em fins da década de 1960, um dos três irmãos do entrevistado foi morar em Campinas, em busca de trabalho. Deste modo, passou a ser frequente a sua família viajar a cidade para visitá-lo e foi num desses finais de semana que conheceu sua esposa. Assim, em 1969, depois de conseguir um emprego em Campinas, migrou para a cidade para consolidar o casamento com a mulher que foi sua única esposa e com quem teve três filhas.

Sua trajetória profissional, por sua vez, está marcada por longos períodos em que ficou em cada um de seus empregos, a começar pelo primeiro, em uma retífica de motores, em que ficou 14 anos trabalhando na área administrativa. Sua primeira experiência com moto foi ainda neste primeiro emprego, utilizando-a apenas como meio de transporte para ir e voltar do trabalho. Entretanto, vendeu a moto recém-adquirida tão logo sofreu um acidente de trânsito com ela. Em 1985 Fernão saiu deste primeiro emprego em Campinas e passou a trabalhar no comércio como escriturário até que, por volta de 1993,

resolveu comprar novamente uma moto, para facilitar as vendas externas que fazia para um atacadista.

Então, em 1993, Fernão começou a fazer as entregas da Pizza Hut que acabava de abrir suas portas em Campinas, ficando por cerca de três anos, o suficiente para convencer-se de que essa ocupação profissional lhe prometia uma renda muito melhor do que a que obtinha no serviço de vendas, o qual abandonou assim que conseguiu outros empregos como motofretista para fazer durante o dia. Depois da Pizza Hut trabalhou para a Churrascaria Gaúcha, até se estabilizar no Restaurante Rosário, onde entrou em 1996, e no Lar dos Velhinhos, onde trabalha desde 1998, embora tenha sido registrado em carteira apenas em 2002.

De 1996 a, aproximadamente, 2005 Fernão era contratado diretamente pelo Restaurante Rosário, dentro de uma equipe composta por outros oito motoqueiros, até que o Restaurante resolveu terceirizar o serviço de entrega, mantendo por um período de transição as duas equipes dentro da empresa. Nesta ocasião, os motofretistas que eram funcionários do restaurante fizeram uma paralisação em um domingo de grande movimento, com exceção de Fernão, em protesto à precarização que estavam sofrendo graças à terceirização. Na segunda-feira seguinte todos os motofretistas receberam a carta de demissão, menos ele por conta de não ter aderido à paralisação.

Assim, sua posição dentro das relações de trabalho dentro do Restaurante Rosário mostrou-se bastante polêmica, pois, em última instância, foi se distanciando de seus colegas de trabalho que Fernão conseguiu o reconhecimento de sua fidelidade com o patrão, o que lhe rendeu não só sua permanência durante mais alguns anos como funcionário registrado pelo Restaurante, como também o posterior convite para coordenar a equipe de entrega. Atualmente, durante o dia realiza as cobranças do Lar dos Velhinhos, através do qual, em aproximadamente dois anos, conseguirá sua aposentadoria e, durante a noite, coordena a equipe de motofretistas do Restaurante Rosário ao qual se vincula hoje como microempresário.

Deste modo, ao longo de sua entrevista foi possível observar que Fernão vive a contraditória condição de trabalhador e patrão. Enquanto trabalhador mostrou-se coerente com seu compromisso com o empresariado para quem prestou seus serviços. E, enquanto patrão, de acordo com ele, busca sempre orientar seus funcionários para que, ao invés de correr muito com a moto, optem por fazer o melhor caminho.

Felipe, Hortolândia-SP, 40 anos.

Felipe é de Hortolândia, município da Região Metropolitana de Campinas, e é casado com Francine, com quem teve um filho. Embora o roteiro da entrevista tenha privilegiado a trajetória profissional apenas de Felipe, por conta de sua experiência não só como patrão, mas também como motofretista, a gravação do depoimento foi realizada com o casal, no interior da empresa de transporte rápido que os dois administram.

Felipe descende de uma família de migrantes do nordeste e oeste paulista, ambos de origem rural. Contudo, de acordo com o depoente, a família de seu pai *“era mais de criação de animais: coelho, galinha”*, enquanto que a família materna *“era mais plantação”*.

Seu pai, que sempre trabalhou como motorista de caminhão e ônibus, veio da Paraíba junto de sua família. Sua mãe, por sua vez, migrou de Garça, cidade próxima à Marília, no centro-oeste do estado de São Paulo, onde avô e avó trabalhavam como caseiros de um sítio (ou fazenda). Quanto à origem étnico/racial da família materna, Felipe e Francine descreveram com riqueza de detalhes as vestimentas e a personalidade de sua avó, uma índia Xavante que se casou com um descendente de italiano.

O ano e as condições em que Felipe e Francine iniciaram suas trajetórias como empresários do ramo das entregas rápidas ficou bastante confuso em seus depoimentos, mas acredita-se que foi aproximadamente no início desta

primeira década do século XXI que eles assumiram a atividade. Na ocasião, Felipe já tinha uma experiência de dois anos como motofretista. Nesta fase trabalhava à noite com entrega de jornal e durante o dia com pequenos fretes utilizando a Kombi que possuía. Depois, por motivações objetivas e subjetivas que ficaram pouco claras no relato, Felipe, que já tinha uma firma aberta, assumiu amigavelmente toda a clientela de uma pessoa conhecida, que não estava tendo sucesso com sua empresa de motofrete.

Assim, desde que assumiu a carreira de empresário, Felipe conseguiu reduzir muito sua jornada de trabalho, trabalhando apenas no período comercial, já que a entrega de jornal feita na madrugada, que até hoje lhe produz uma renda, é feita por outro motoqueiro e não mais por ele próprio.

De modo geral, a entrevista feita simultaneamente com o casal possibilitou coletar as impressões destes empresários não só sobre o aspecto técnico da atividade exercida pelos motofretistas, mas também sobre questões de natureza mais subjetiva, como os critérios utilizados para a contratação dos motofretista de sua empresa, os conflitos entre marido e mulher na gestão do negócio, por suas diferentes concepções administrativas, bem como possibilitou apreender elementos mais íntimos da experiência dos próprios motofretistas, cujos sofrimentos e expectativas Francine conseguiu exprimir com perspicácia.

2. A APRESENTAÇÃO DO CAMPO, O MÉTODO E A METODOLOGIA DA PESQUISA

2.1. Entre o sujeito e o objeto da objetivação: uma breve nota

O estudo que resulta nesta tese de doutorado começou a ser desenvolvido no início de 2008, por meio de uma primeira síntese teórico-empírica que teve como ponto de partida as questões que a experiência de escrita e defesa da dissertação de mestrado havia produzido como inquietações, sobretudo no que se refere à dialética entre o sofrimento e a liberdade, inscritos no corpo e no espírito do ser, na continuidade do processo de modernização capitalista após a ditadura militar brasileira.

Mas, por outro lado, essa pesquisa começou a partir de uma autorreflexão, uma investigação sobre a própria história familiar da pesquisadora no seio da sociedade campineira, cidade na qual nasceu e foi criada. A moto sempre foi uma presença marcante da vida em família, por se empregar como um meio de transporte eficiente que agilizava o cotidiano de uma família de pais trabalhadores com três filhas e, sobretudo, por se constituir em uma importante ferramenta de trabalho. Inúmeras fotos de família da pesquisadora (Anexo 1) registram a presença da moto na memória familiar, a qual sempre esteve integrada a existência de seus membros e era concebida quase como uma extensão da figura paterna.

Por outro lado, o fato mais inquietante para a pesquisadora, sobretudo ao longo de sua infância e pré-adolescência, era entender qual era essa profissão exercida por seu pai com sua motocicleta, a qual, naquele momento da década de 1980 e início de 90, ainda era pouco conhecida. Neste mesmo sentido, desvendar esse enigma pueril implicaria compreender o cotidiano de vida distinto de seu pai

e sua mãe, no que diz respeito aos diferentes tempos e espaços de trabalho dos mesmos.

Deste modo, este estudo sobre o processo de formação social dos motofretistas de Campinas, com vistas a compreender a forma de ser da exploração-dominação dessa força de trabalho, no bojo do avanço da modernização capitalista de fins do século XX, se constitui também em uma forma de auto-investigação sobre a experiência e a cultura herdada das relações familiares, na constituição do próprio *habitus* da pesquisadora enquanto ser social.

Assim, rejeitando a noção de que só haja ciência quando o pesquisador é socialmente distante e culturalmente indiferente àquele estudado, a estratégia de investigação empírica empregada pelo estudo contou com a participação ativa do círculo familiar da pesquisadora para ir ao encontro dos depoentes. Ao mesmo tempo, a problematização sociológica construída buscou empregar, a princípio e ao longo da pesquisa, o exercício da *reflexividade* como técnica de objetivação, como forma de proporcionar à pesquisadora os meios de assumir por si própria a vigilância de seu trabalho científico (BOURDIEU, 2001).

Diante do objetivo de transformar essa postura epistemológica no *habitus* científico de socióloga, a pesquisadora iniciou o trabalho de campo dessa investigação em 2009, com a tentativa de agendar entrevistas com três trabalhadores motofretistas, dois deles conseguidos através da rede de contato familiar e o terceiro, seu próprio pai. Além destas entrevistas, das quais apenas duas se concretizou, partiu-se também do contato com duas empresas de motofrete de Campinas, que já haviam selado contratos de prestação de serviço com a empresa do comércio onde a mãe da pesquisadora trabalha. Dentro dessas empresas, por sua vez, foram conseguidos mais uma série de entrevistas com motofretistas que se dispuseram a ceder testemunhos completos sobre suas trajetórias familiares e ocupacionais. Entretanto, além destes entrevistados vinculados a essas duas empresas, outras empresas terceirizadas de motofrete e alguns motofretistas autônomos, selecionados de modo aleatório e independente

pela pesquisadora, aceitaram contar de modo mais detalhado suas histórias de vida¹.

No total de todos os contatos feitos buscando agendar encontros para a gravação de entrevistas, dentro de uma proposta de depoimento oral orientado pela técnica da história de vida, conforme se discutirá na terceira parte deste capítulo, treze trabalhadores cederam cerca de uma hora de seu tempo para dividir com a pesquisadora suas memórias sobre a família, seus saberes e experiências sobre a profissão, o que implicou uma grande proeza dado a conjuntura de expropriação do tempo em que vivem.

Entretanto, além destes depoimentos mais longos conseguidos por meio de agendamento antecipado, a pesquisa também contou com outros relatos obtidos através de incursões pelas ruas da cidade de Campinas, percorrendo estabelecimentos comerciais, sobretudo pizzarias, nos quais se encontrava grupos de motoqueiros aguardando uma ordem de serviço para fazer entrega ou retornando de uma entrega efetuada. Nessas situações de campo, outros testemunhos foram gravados, bem como se obteve uma rica observação participante de seu cotidiano de trabalho.

Assim, de modo geral, depois de todos os contatos feitos, diante dos quais apenas um trabalhador se recusou a contribuir, apesar das dificuldades de tempo impostas pela própria dinâmica da profissão, pode-se afirmar que o grupo dos motofretistas de Campinas é composto principalmente por homens, com baixa escolaridade, mas certo nível de qualificação necessário a este exercício profissional. Geralmente eles trabalham com sua própria moto e, sobretudo entre os motoristas mais jovens, é comum a moto ser financiada.

¹As visitas às cinco sedes de empresas de terceirização de transportes rápidos de Campinas, buscando coletar depoimentos e selecionar novos depoentes para gravar suas histórias de vida, tanto dos motoqueiros empregados por essas empresas, quanto de seus proprietários, permitiram observar elementos como a linguagem corporal, sinalizando para dor ou cansaço, e uma espécie de “rito de iniciação” entre os trabalhadores, configurado por brincadeiras sobre a inexperiência de motoqueiros mais jovens que foram trabalhar de calça ou mochila branca, que não é recomendável, por conta da poluição. Além disso, também foi possível observar a postura inadequada de alguns patrões a respeito de seus funcionários, oras de difamação, oras de constrangimento explícito do trabalhador frente a pesquisadora.

Quanto ao perfil geracional dos motofretistas, como este estudo não fez uma pesquisa quantitativa acerca dessa categoria, não é possível afirmar dados precisos sobre a faixa etária que prevalece entre esses trabalhadores de Campinas. Dentro do pequeno universo de motofretistas entrevistados, considerando os dez trabalhadores biografados anteriormente e os oito trabalhadores da tabela do Apêndice A, a média etária é de 36 anos ², mais elevada, portanto, do que a idade que se supõe mais comum neste ramo.

De um lado, algumas pesquisas sobre essa categoria em outras realidades, permitem se questionar se esse grupo de trabalhadores entrevistados de Campinas é representativo da idade predominante neste grupo profissional como um todo. O estudo de Diniz (2003) sobre a realidade social dos motofretistas de Belo Horizonte-MG, antes da coleta de seus próprios dados, apoiou-se na pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) em 1992, segundo a qual, dentre 800 motociclistas das ruas de São Paulo-SP, a idade de 62,5% deles variava entre a faixa de 21 a 30 anos. Contudo, nas duas empresas mineiras pesquisadas diretamente por Diniz (2003), a faixa etária oscilou em torno de 20 anos, um pouco abaixo, portanto, do que a média estimada em 1992 para São Paulo.

No estudo estatístico realizado por Matos (2008) em Brasília-DF, por sua vez, 41% do total de sua amostra, composta por 144 motofretistas, possuía entre 18 e 25 anos e 31,9 % possuía entre 26 e 30 anos. E, na pesquisa de Silva et al (2008b) desenvolvida em Londrina-PR, a média de idade dos 377 motofretistas entrevistados foi de 28 anos, sendo que a maior parte (43%) tinha entre 18 e 24 anos.

Mas, por outro lado, o estudo realizado recentemente pela Emdec chegou a um resultado parecido com esse obtido por essa pesquisa qualitativa

² Os depoimentos dos empresários do setor coletados pelo estudo mostram que há uma preferência por empregar homens da faixa etária dos 30 aos 50 anos e em sua maioria pais de família. Essa preferência está relacionada, de um lado, com a exigência de confiabilidade e responsabilidade no cumprimento do serviço do frete, para a qual os empregadores julgam serem os homens mais velhos os mais habilitados e, de outro, com uma maior abnegação frente às tarefas a serem executadas, mais fortemente presente nos casos de homens com filhos.

então apresentada, apontando para uma possível diferença entre o perfil geracional da categoria em Campinas e em outras cidades³. Assim, apesar deste estudo não ter pretensão de definir de modo conclusivo o perfil geracional deste grupo profissional, apenas para efeito de organização das informações coletadas no trabalho de campo, pode-se subdividir as trajetórias narradas à pesquisa em três faixas etárias.

De modo geral, na faixa de idade dos 18 aos 30 anos, se encontram aqueles profissionais de trajetória urbana, os quais, na maior parte dos casos, são naturais de Campinas ou de sua região metropolitana, como Sumaré e Hortolândia – municípios estes de tal modo integrados à Campinas, que praticamente se tornaram suas cidades-dormitórios. Assim, dentre esses motofretistas mais jovens observou-se que muitos deles descendem de famílias que migraram para a região de Campinas em meados do século XX, sobretudo vindos do estado de Minas Gerais, mas também do Paraná e de São Paulo.

A faixa etária dos 31 a 45 anos, por sua vez, é bastante presente no universo dos motofretistas entrevistados de Campinas. Ela é composta por profissionais mais experientes do ramo de transporte e comunicação e que, na sua maioria, vivenciaram um processo migratório com a família, após experimentarem as agruras do trabalho rural precarizado. Outros são naturais dos distritos industriais paulistas e se dirigiram para Campinas por conta do processo de interiorização do desenvolvimento industrial do Estado de São Paulo nas últimas décadas do século XX. Esse grupo está constituído, de modo geral, por trabalhadores cujas trajetórias ocupacionais estão marcadas pela história do penoso ajustamento das famílias rurais ao mercado de trabalho urbano, sendo comum encontrar na história familiar desses sujeitos o exercício de ocupações na área da construção civil e outros serviços urbanos, além do comércio informal de rua. Dentre os motofretistas desta faixa etária intermediária, por sua vez, as

³ O estudo realizado pela Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) chegou ao resultado de que, em sua maioria, esse grupo profissional neste município é composto por homens com idades entre 27 e 35 anos, que possuem o segundo grau e 80% deles estão vinculados a uma empresa ou cooperativa.

profissões de almoxarife, vigilante patrimonial, garçom, motorista de carro, ônibus e caminhão se mostraram bastante frequentes em seus próprios itinerários ocupacionais.

E, por fim, a faixa etária que vai dos 46 aos 65 anos de idade se caracteriza, de modo geral, por ser um grupo que viveu na juventude o processo de industrialização do país, contudo, de certo modo, olhando-o de fora, na medida em que não se constituíram em famílias vinculadas ao mercado de trabalho industrial formal, apresentando, ao contrário, grande rotação profissional no setor de comércio e serviços, conforme mostra a análise de suas trajetórias ocupacionais.

2.2. Uma reflexão sobre método e epistemologia da ciência: pesquisa empírica *versus* formulação teórica?

Nas análises dos resultados que serão apresentadas a partir do próximo Capítulo acerca da formação dos motofretistas de Campinas, bem como dos traços gerais da forma de ser da exploração destes trabalhadores sobre duas rodas que vão além das particularidades regionais das cidades em que atuam, a pesquisa empírica ocupou um lugar de destaque, na medida em que este estudo buscou se orientar pela premissa teórico-metodológica de que não há uma satisfatória compreensão da totalidade que circunscreve um objeto científico, sem um movimento dialético em que os elementos do concreto confrontem as abstrações teóricas, impulsionando para novos olhares e novas formulações.

Nesta interpretação sobre a interação dialética entre a abstração teórica e a observação empírica do real, o movimento do pensamento nem produz o real nem o reproduz simplesmente, como se nele já estivesse contido sua própria explicação, antes mesmo da confrontação com as categorias do pensamento. Os conceitos, por sua vez, ainda que tenham validade para outras épocas, são

produto de condições históricas e “não possuem validade senão para essas condições e dentro destes limites” (MARX, 1982, p. 17) ⁴.

Neste aspecto, diante deste debate teórico-metodológico, a abordagem do historiador inglês E. P. Thompson foi bastante importante para o desenvolvimento deste estudo, já que, para este autor, é necessário fazer não só uma crítica contínua às formulações teóricas existentes, como também é fundamental recorrer à investigação empírica:

Ao recusar a investigação empírica, a mente está para sempre confinada aos limites da mente. Não pode caminhar ao lado de fora. É imobilizada pela câmbra teórica e a dor só é suportável se não movimenta seus membros (...). (THOMPSON, 1981, p.185)

Assim, onde os críticos de Thompson veem estruturas *por oposição* a processos, ou estruturas que *são submetidas* a processos, Thompson vê processos estruturados e, de acordo com Wood (2003), essa distinção reflete uma diferença epistemológica: “(...) uma visão de conhecimento que não opõe estrutura à história, em que a teoria acomoda as categorias históricas, ‘conceitos adequados à investigação de processo’.” (WOOD, 2003, p. 75).

Neste sentido, os conceitos de *experiência* e de *cultura*, definido por Thompson como termos médios entre o ser social e a consciência social, são os meios pelos quais o autor busca uma correspondência entre um modo de produção e um processo histórico (THOMPSON, 1981). Assim, de acordo com Thompson (1981), as análises sobre os processos históricos não devem perder de vista que tanto a *experiência*, quanto a *cultura*, são termos médios gerados na vida material e estruturados em termos de classe. Por sua vez, a experiência de

⁴ Assim, ao longo do desenvolvimento deste estudo, buscou-se submeter algumas categorias do pensamento tomadas inicialmente na proposta da pesquisa, ao exame crítico diante da confrontação com a realidade observada. Os testemunhos cedidos pelos motofretistas mostram que, no atual momento histórico, continua a se fazer necessária a crítica do capitalismo, através do “que se poderia chamar de desconstrução da teoria capitalista por meio da aplicação e da transcendência críticas e subversivas das (...) categorias (...)” (WOOD, 2003, p. 132).

classe e a “consciência afetiva e moral” que, de acordo com Thompson (1981), traduz uma cultura, não se separam.

Deste modo, por meio do emprego do conceito de *experiência*, pretende-se, de um lado, que os homens e mulheres que atuam como motofretistas hoje sejam vistos como sujeitos inseridos em uma história definida por relações determinadas de produção e reprodução social, mas que experimentam essas relações sociais como necessidades e interesses. Por outro lado, pretende-se que sejam entendidos também como sujeitos de uma cultura herdada e aprendida na práxis de suas próprias biografias, que são experimentadas como sentimentos. Para Thompson, os valores que tecem uma *cultura*:

Não são ‘pensados’, (...) são vividos, e surgem dentro do mesmo vínculo com a vida material (...). São as normas, regras, expectativas, necessárias e aprendidas (...) no ‘*habitus*’ de viver; e aprendidas, em primeiro lugar, na família, no trabalho e na comunidade imediata. (THOMPSON, 1981, p. 194-5)

Deste modo, com base na concepção marxiana dialética da história presente em Thompson, as narrativas construídas pela pesquisa acerca da trajetória dos motofretistas anteriormente biografados estiveram pautadas por um horizonte histórico mais largo do que a simples história do indivíduo, o que permitiu enxergar o processo de formação desta categoria em Campinas dentro da trama complexa de relações familiares e sociais, marcadas por experiências no mundo do trabalho formal e informal.

Por outro lado, não foi apenas a adequação dos conceitos e a busca de intercâmbio entre a teoria e os conteúdos empíricos, que possibilitou o entendimento do processo histórico de formação deste grupo profissional e de exploração precarizada de seu trabalho. Tal entendimento foi facilitado também pela relação de pertencimento existente entre a pesquisadora e o objeto de estudo, conforme já foi discutido anteriormente nesta exposição da pesquisa.

Por ser filha de um precursor da atividade profissional dos motofretistas, nascida e criada na cidade de Campinas, analisar a experiência destes trabalhadores no espaço da cidade, onde se encontram fincadas as raízes da história do grupo social e parental da própria pesquisadora, permitiu se debruçar sob uma realidade que sempre olhara de dentro.

Assim, embora a pesquisa não tenha se orientado pela teoria da história de Max Weber ⁵, sua concepção metodológica de que a escolha do evento social estudado está relacionada com a significação cultural que tem para o pesquisador, foi bastante importante, tanto no momento de escolha do objeto de estudo, quanto de seu posterior desenvolvimento, já que a formulação de Weber (2006) permite considerar que as próprias condições de existência social nas quais o cientista se encontra inserido, devem ser consideradas componentes fundamentais de sua atividade científica.

Deste modo, embora Weber tenha refutado de Marx a sua proposição da ciência como uma práxis (IASI, 2002), que pode se transformar numa força social, sua concepção da necessária interação entre o pesquisador e o significado cultural do evento da realidade investigado, acaba por permitir que se esboce uma concepção de pesquisa na qual a relação sujeito-objeto não seja negada, mas sim cientificamente explorada.

Neste sentido, é interessante observar que há uma dimensão fundamental dos procedimentos metodológicos da história oral utilizados neste estudo, que se constitui como crítica a este paradigma positivista no interior das Ciências Sociais, sobretudo a sua premissa da “neutralidade valorativa” (LÖWY, 2003), antes de tudo porque a história oral parte do princípio de que valores e opiniões têm uma base coletiva (QUEIROZ, 1991).

⁵ A teoria da história de Weber não explicou a formação historicamente única capitalista, em que toda a produção é subordinada à auto-expansão do capital. De acordo com a leitura de Wood (2003) “a ética protestante do trabalho” de Weber não é capaz de explicar a ligação especificamente capitalista entre comércio e produtividade porque a união dos dois já está contida na definição de Weber de “trabalho”. Assim, enquanto a crítica da economia política e a transcendência das categorias auto-avaliadores do capitalismo foram o primeiro princípio metodológico de Marx, o sistema conceitual de Weber acabou por filtrar a história pela ótica da economia capitalista moderna, em parte por não ter feito a crítica reflexiva dos conceitos empregados, como no caso de “trabalho” e “ação econômica” (WOOD, 2003).

A análise sociológica positivista, por sua vez, apoiado na *démarche*⁶ que Löwy (2003) intitula de “naturalismo positivista”⁷, parte da premissa de que a ordem de fatos que a sociologia deve se ocupar se encontra fora das consciências individuais (DURKHEIM, 2005). Trata-se, portanto, de um pressuposto segundo o qual o que caracteriza o fato social é sua exterioridade. Deste modo, de acordo com Iasi (2002), há um abismo entre a concepção dialética da história de Marx, que inspira este estudo, e a compreensão rigidamente polarizada entre indivíduo e sociedade em Durkheim.

Ou seja, partindo desta reflexão sobre essas principais fontes do pensamento sociológico clássico – o materialismo histórico de Marx, o positivismo de Durkheim e historicismo de Weber – é possível compreender a proposição de Ianni (1989) de que a sociologia é uma ciência que nunca deixou de ter conotação de “técnica de autoconsciência científica da realidade”, de tal modo que o presente, bem como o universo cultural no qual o cientista está imerso, impõem-se como critério ou objeto da reflexão científica. (IANNI, 1989, p. 127)

Considerando, de um lado, que as visões e interpretações do sujeito e do objeto da investigação são um componente incontornável do mundo social e, de outro, que a sociologia é parte integrante das lutas que descreve, buscou-se pautar as estratégias metodológicas deste estudo pela posição defendida por Bourdieu (1992) de que a objetivação de um conhecimento acerca de uma determinada realidade social pode ocorrer a partir de uma distância relativa do pesquisador, mas não de fora necessariamente.

Deste modo, no caso deste estudo, apesar da relativa proximidade com o objeto, as técnicas de pesquisa adotadas visaram um controle sociológico permanente das práticas. Foram, sobretudo, os procedimentos metodológicos da história oral, os quais serão discutidos a seguir, os meios utilizados para promover

⁶ Usando a mesma tradução encontrada em Löwy (2003), o sentido mais próximo ao que *démarche* teria no original francês seria o de método, modo de evolução, trajetória.

⁷ De acordo com Löwy (2003), o positivismo, em sua figuração “ideal-típica”, está fundamentado em três premissas principais: a sociedade é regida por leis naturais; a sociedade pode ser epistemologicamente assimilada pela natureza (o que ele classifica como “naturalismo positivista”) e as ciências da sociedade devem limitar-se à observação e à explicação causal dos fenômenos de forma objetiva e neutra.

a imersão na realidade concreta destes trabalhadores. Submetendo os elementos observados acerca do concreto à análise teórica, e os conceitos e práticas à reflexão sistemática, foi possível construir um entendimento da experiência de trabalho dos motofretistas de Campinas, dentro de um horizonte histórico mais largo.

Foram, portanto, a postura autorreflexiva diante do campo de estudo e a adaptação das técnicas da história oral à realidade investigada, que permitiram que a investigação perseguisse o ideal de, ao expor os resultados do estudo, estabelecer uma relação dialética entre a formulação teórica e a pesquisa empírica, buscando desconstruir, ao mesmo tempo, uma lógica dicotômica de análise que opõem o indivíduo à sociedade e o objetivo ao subjetivo.

2.3. O procedimento metodológico da história oral e as técnicas de investigação empregadas

Frente ao objetivo de entender a forma particular em que se opera a exploração destes trabalhadores e trabalhadoras que costuram a cidade com suas motocicletas, a história oral se constituiu em uma ferramenta fundamental, conforme se buscará demonstrar adiante, sobretudo por sua capacidade de recolher não só informações sobre as condições objetivas que permeiam o universo social investigado, como também aquelas relacionadas à subjetividade dos depoentes, como suas heranças morais, seus sofrimentos e aspirações.

Deste modo, antes de discutir as possibilidades de análise abertas pela aplicação da história oral, é necessário refletir brevemente sobre o processo de construção da história oral como uma metodologia de pesquisa, bem como sobre o modo com que foram empregadas as suas técnicas de investigação no trabalho de campo junto aos motofretistas de Campinas.

Será nas últimas décadas do século XX que o relato, denominado agora história oral, reaparecerá entre as técnicas de pesquisa empregadas pelos cientistas sociais. Diz-se reaparecimento porque, até meados do século passado, a história oral havia sido utilizada por sociólogos, como W. I. Thomas e F. Zaniecki, e por antropólogos, como Franz Boas (QUEIROZ, 1991).

Boas utilizava história oral e, principalmente a história de vida, como um instrumento fundamental para o registro da memória da vida tribal. Entretanto, a postura assumida por Thomas e Zaniecki mostra que, para as pesquisas em sociologia, a aplicação da história de vida dá conta apenas de um aspecto parcial da realidade, sendo necessário utilizar também outras técnicas para completar e esclarecer os dados (QUEIROZ, 1991).

Assim, de acordo com Kominsky (1999), uma mescla de dados quantitativos com a descrição do ambiente é uma eficiente forma de converter a subjetividade do pesquisador de algo “prejudicial”, para algo que permita a compreensão da realidade, buscando, ao mesmo tempo, superar as antinomias entre a sociologia e a psicologia.

De acordo com Queiroz (1991), o que se conhece como história oral recobre uma quantidade de relatos colhidos de variadas formas: “Dentro do quadro amplo da ‘história oral’ constitui uma espécie ao lado de outras formas de informação também captadas oralmente” (1991, p. 5-6). Assemelha-se às histórias de vida, as entrevistas, os depoimentos pessoais, as autobiografias e as biografias. Mas quais são suas diferenças?

A entrevista, ou depoimento oral, é a forma mais difundida de coleta de dados orais nas ciências sociais. Esta pressupõe uma conversação continuada entre informante e pesquisador, de forma que o último é que dirige o colóquio por meio de um roteiro pré-concebido. Por sua vez, a história de vida define-se como o relato de um narrador sobre sua existência ao longo do tempo, de tal modo que o pesquisador busque fazer mínima interferência na narrativa.

Deste modo, levando em consideração essa variedade de técnicas, nesta pesquisa utilizaram-se basicamente depoimentos orais ou entrevistas, mas

com a maior aproximação possível da técnica da história de vida. Este tipo de coleta de relato oral se deu nas situações em que havia condições para sua aplicação, ou seja, tempo disponível, preferencialmente fora do ambiente de trabalho, e mediante clara disposição do depoente.

Contudo, além desta modalidade de entrevistas mais longas sobre suas trajetórias familiares e ocupacionais, a pesquisa também lançou mão de outro tipo de conversação dirigida e gravada, nos casos em que a coleta do relato contava com um tempo disponível menor, em situações de trabalho e/ou mediante uma dificuldade maior do entrevistado em narrar de forma mais espontânea sua experiência de vida.

Adaptado às demandas específicas do objeto, desenvolveu-se, então, uma forma de abordagem que se constituiu numa mescla de observação participante com entrevista sobre os episódios desenrolados no momento do encontro. Estes depoimentos e a observação do cotidiano de trabalho foram, então, obtidos por meio de uma abordagem mais dinâmica, realizada ao longo de suas jornadas diárias, em geral nas garagens das empresas terceirizadas visitadas, espaços que se caracterizaram por um movimento contínuo de reunião e dispersão dos motofretistas.

Mas, além da coleta dessas fontes orais, a pesquisa também recorreu a algumas fontes primárias da história recente e passada, sobretudo através de jornais (impresso, televisivo e virtual), documentários e filmes sobre o tema⁸, dados oficiais do IBGE, registros de memória como fotos e documentos dos próprios entrevistados, além do conteúdo dos debates ensejados no fórum de discussões organizado pelos motoboys de São Paulo-SP, disponível no blog do projeto “Canal*Motoboy”⁹. Também foi realizada uma primeira visita ao sindicato da categoria em Campinas e região (Sindimotos), resultando no acesso ao regimento interno do sindicato e ao Acordo Coletivo.

⁸ “Motoboys. Vida Loca” de Caito Ortiz, “Os 12 trabalhos” de Ricardo Elias e “Na garupa de Deus” de Rogério Corrêa.

⁹ Disponível em: <www.megafone.net/saopaulo>

Deste modo, as técnicas de pesquisa empregadas ao longo do estudo foram utilizadas de forma a deixar sempre aberta a possibilidade de invenção de novos meios e estratégias de investigação, com o intuito de mapear as diferentes experiências no mundo do trabalho em que estão inseridos estes sujeitos. Assim, a coleta destes relatos orais não se efetivou de forma estática, atribuindo um papel passivo ao depoente, exigindo do pesquisador, ao contrário, uma abertura para as mudanças no itinerário do trabalho de campo idealizado (MINTZ, 1984).

O grande valor atribuído à pesquisa empírica nesta investigação se deveu, sobretudo, ao caráter inesperado com que determinados aspectos da realidade dos motofretistas floresceram na narrativa. Ademais, o trabalho de campo junto aos trabalhadores, no e fora do ambiente de trabalho, permitiu o contato não só com as condições estruturais de vida e trabalho, como também possibilitou a apreensão dos elementos mais subjetivos de suas experiências, revelando os significados atribuídos por esses sujeitos para os diferentes momentos e vivências de suas trajetórias.

Entretanto, de forma a destruir a ilusão da transparência do mundo social, considerando que as visões e interpretações do sujeito e do objeto da investigação são um componente incontornável do mundo, a pesquisa não se circunscreveu à reprodução literal daquilo que foi observado e ouvido no trabalho de campo. Ao contrário, buscou-se proceder uma análise da realidade investigada, de modo a estabelecer uma relação dialética entre os momentos de contato com as estruturas objetivas, que definem as pressões exteriores que atuam sobre os sujeitos e outro no qual se re-introduz a experiência dos agentes (WACQUANT, 2006).

A análise das biografias dos sujeitos desta investigação buscou superar uma perspectiva científica pautada no conceito de “invariância”, de modo a enfrentar o problema do singular na construção do conhecimento para além da simples busca do repetitivo, já que, embora desde a Renascença este tenha sido o modo dominante de assegurar a cientificidade, é necessário reconhecer como essencial o caráter único de cada indivíduo (SÈVE, 1989).

Se existe concretamente algo de universal em toda singularidade, assim como existe algo de objetivo no próprio fato da subjetividade, então é possível outra via para se abordar de maneira científica as realidades essencialmente singulares. De acordo com Sève (1989, p. 175): “Ela consiste em apoiar todo o esforço teórico apenas sobre a lógica – ou melhor dizendo, sobre a dialética – das relações e processos universais, topológicos e cronológicos, de sua produção sempre única”.

Assim, após a apresentação dos retratos biográficos dos sujeitos deste estudo e da discussão teórico-metodológica que guiou a pesquisa, se iniciará a análise das experiências narradas por estes trabalhadores, buscando demonstrar, neste primeiro Capítulo de interpretação dos resultados, as múltiplas determinações que contribuíram para a formação dos motofretistas de Campinas.

3. AS DETERMINAÇÕES DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DOS MOTOFRETISTAS COMO PARTE DA *CLASSE-QUE-VIVE-DO-TRABALHO*

3.1. Cruzando trajetórias, (re)construindo a cidade: migração e família na experiência dos motofretistas de Campinas

Até o momento dessa exposição da pesquisa desenvolvida junto aos motofretistas de Campinas, preocupou-se em apresentar um retrato das trajetórias familiares e ocupacionais dos depoentes, de modo a levantar alguns elementos dessas biografias que serão importantes para a argumentação a ser construída ao longo dos próximos capítulos. Além disso, buscou-se apresentar a fundamentação teórico-metodológica que orientou o trabalho de campo e o esforço analítico que compõe essa investigação.

Assim, se iniciará agora a análise dos resultados da pesquisa, num primeiro momento com os olhos voltados para as particularidades da formação social dessa categoria de trabalhadores em Campinas, dentro da lógica sistêmica do capitalismo-patricarcado, para depois transitar para uma perspectiva mais ampla sobre as condições de trabalho e vida dos motofretistas, para além das especificidades regionais do território em que atuam.

Assim, ao longo deste capítulo do estudo, se buscará demonstrar que a migração para a região de Campinas, o monopólio corporativo da indústria automotiva na definição dos rumos do desenvolvimento urbano e o avanço da flexibilização do mercado de trabalho brasileiro nas últimas décadas do século XX, são vetores importantes da formação desta atividade de transportes em Campinas. Este primeiro esforço analítico se dedicará, pois, a entender quem são e, sobretudo, de onde são esses trabalhadores e trabalhadoras que atuam hoje em Campinas e sua região metropolitana.

Deste modo, trata-se de aprofundar o entendimento da experiência de vida e trabalho narrada pelos entrevistados do estudo a partir, de um lado, da perspectiva de que as suas trajetórias individuais não podem ser abstraídas daquela do grupo familiar na qual se inscrevem, já que a migração ou a estabilidade espacial de uma pessoa depende direta ou indiretamente de sua história familiar e, de outro, da compreensão de que as histórias das famílias não podem ser pensadas fora do feixe de relações sociais que marcam o processo de construção da sociedade em que se inserem (BATAGLIOLI, s.d.; ELIAS, 1994; SÈVE, 1989).

Por meio da análise da experiência deste segmento de trabalhadores que viabilizam a aceleração dos processos de circulação necessários à reprodução ampliada do capital é possível observar que, de modo geral, as migrações foram fundamentais à formação desta categoria, de tal modo que até mesmo aqueles sujeitos que se declararam inicialmente “nativos” do município, no decorrer da entrevista acabavam por reconhecer que possuía uma trajetória familiar marcada por alguma mobilidade espacial.

Contudo, além de constatar a forte presença do fenômeno migratório no processo de formação social dos motofretistas de Campinas, a análise destas trajetórias familiares aponta para a importância de se levar em consideração a perspectiva de gênero e étnico-racial na compreensão da história destes sujeitos.

As histórias de família narradas por Adilson, o mais velho dos entrevistados da pesquisa, nos leva a remontar momentos iniciais do processo de composição da população de Campinas. A família materna deste trabalhador, que era da cidade de Amparo-SP e haviam tido terras nessa região, e a sua família paterna, marcada pelo estigma da mestiçagem, mostram que a formação da cidade de Campinas se deveu, em parte, a mobilidade das populações de cidades próximas a este município, tanto dos que se declarava “brancos”, quanto dos considerados “pardos” ¹⁰ (TEIXEIRA, 2002). A respeito da história de seu avô

¹⁰ De acordo com Teixeira (2002), em um censo feito em Campinas em 1814, constatou-se que praticamente a metade dos chefes de domicílio (45%) que foi declarada “parda” pelos recenseadores, vinham das principais

paterno, as lembranças de Adilson permitem algumas reflexões acerca da problemática étnico-racial na história de Campinas:

Olha, eu vou falar uma coisa para você, eu acho que o meu avô era da região de Campinas, daqui por perto. Nem sei se meu pai foi campineiro mesmo de nascença, mas a vida dele foi aqui em Campinas. E outra, Campinas era uma cidade pequena e existiam várias fazendas nos arredores de Campinas que hoje são bairros. Pode ser que ele era de uma dessas fazendas que hoje são bairros de Campinas (...), [porque] meu avô, pai do meu pai era um peão, peão mesmo, ele amansava animal. (...) Meu pai era um caboclo! (Adilson).

Em outros momentos do testemunho cedido por este entrevistado sobre suas origens fica claro que a distinção de cor, como orientador dos critérios de definição racial, se fez muito presente no cotidiano da sociedade campineira, a tal ponto do pai de Adilson sofrer preconceito racial de seu sogro, luso-brasileiro, por sua pele morena, ainda que não tivesse descendência negra.

Por sua vez, tanto as vivências diretas da pesquisadora no município de Campinas, quanto os elementos de análise fornecidos pelo campo empírico deste estudo, permitem observar que, nas relações sociais ensejadas nesta cidade, cor e condição social encontravam-se entrelaçadas. Ou seja, a história da família deste depoente da pesquisa aponta para o fato de que os critérios restritivos de cor (branco, negro e pardo), na época já empregados nos censos feitos na cidade, se mostram insuficientes para se compreender esse tipo de experiência de discriminação, em que não é possível distinguir o fator racial do econômico-social.

Neste sentido, quando se estuda a população propriamente dita livre da cidade, passa-se a entender melhor o processo de povoamento desencadeado na região de Campinas, pensando a imbricação entre a condição social de homem livre, com o status social definido por critérios raciais. Isso porque, de modo geral, a sociedade brasileira durante o período colonial e imperial caracterizou-se por uma forte estratificação, distinguindo livres de escravos. Aqueles que eram

localidades que forneceram habitantes para Campinas, como Atibaia, Bragança, Itu, Jundiá, Mogi, Nazaré, São João e São Paulo.

considerados “pardos”, seja pelos recenseadores, pelos padres ou até mesmo pelo próprio reconhecimento de sua origem mestiça, enfrentavam o problema da cor que o vinculava a uma condição social desprivilegiada. (TEIXEIRA, 2002)

Deste modo, se antes da chegada de novos imigrantes europeus em Campinas em fins do século XIX, os critérios raciais já definiam o lugar do sujeito na sociedade, conforme mostra o estudo de Teixeira (2002) e Gonçalves (2002), sobretudo a partir do grande branqueamento sofrido pela população, por conta da entrada de levas de italianos, espanhóis e portugueses, as fronteiras étnico-raciais marcaram ainda mais fortemente a vida na região.

Neste sentido, o conceito de etnicidade desenvolvido por Poutignat & Streiff-Fenart (1997), mediante a crítica às teorias estáticas da assimilação, permite apreender de forma mais dinâmica a constituição das identidades, já que “a abordagem em termos de fronteiras implica (...) que a etnicidade é um feixe de interações cambiantes” (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 1997, p. 124-5).

É necessário perceber, pois, que, sobretudo diante da nova composição assumida pela população campineira após o ciclo cafeeiro, que movimentou esse fluxo migratório, a auto-identificação como caboclo, presente na narrativa de Adilson, diz respeito a uma atualização identitária da cultura caipira, cuja condição de marginalidade se intensificou conforme a modernização capitalista se aprofundou no município.

Deste modo, a análise dos relatos dos motofretistas e das memórias compartilhadas sobre a cidade, permite afirmar que a expressão “caboclo”, não raras vezes empregadas nas entrevistas, passou a ter funcionalidade na dinâmica social como um conceito endógeno que esses contingentes populacionais marginalizados na nascente sociedade urbano-capitalista passam a utilizar para se diferenciar, tanto do imigrante europeu branco, quanto do negro, ao mesmo tempo em que justificava a sua cor.

Assim, do ponto de vista das suas ascendências étnico/raciais, embora a imigração italiana tenha ocupado de modo dominante os espaços sociais da cidade de Campinas, entre estes trabalhadores do transporte sobre duas rodas

estudado, a participação da ascendência italiana se apresentou de modo muito mais diluído do que quando se olha à população do município como um todo.

Além do entendimento da formação de Campinas a partir desta dinâmica étnico-racial de fins do século XIX e início do XX, a composição sócio-cultural do grupo de profissionais do motofrete ouvidos pelo estudo só pode ser de fato compreendida levando-se em conta as migrações nacionais desenroladas na segunda metade do século XX.

O desenvolvimento agrícola-industrial do interior de São Paulo, sobretudo a partir da década de 1970, se caracterizou, de acordo com Baeninger (2000), por uma dinâmica contraditória de urbanização e redistribuição da população, cadenciada por um movimento de concentração/desconcentração industrial. Ou seja, se em meados do século XX ocorrera uma forte concentração industrial na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), capitaneada pela indústria automotiva, a partir de 1970 passa-se a se somar esforços no sentido da desconcentração industrial do Estado, levando a uma interiorização do desenvolvimento.

Neste contexto de incentivo para o reflorescimento de algumas regiões do interior, a formação de regiões metropolitanas representa um novo movimento de concentração do desenvolvimento industrial do estado, contribuindo para o direcionamento do fluxo migratório para as regiões mais dinâmicas do interior paulista. De acordo com Baeninger (2000, p. 325):

Embora as políticas adotadas não estivessem voltadas explicitamente para uma política migratória, a atuação governamental contribuiu para o direcionamento dos fluxos migratórios. As regiões que mais concentraram atividades e população, nesse processo de desconcentração industrial, foram as que se transformaram recentemente em áreas metropolitanas: Campinas e Santos.

Deste modo, a análise cruzada das trajetórias familiares dos motofretistas permite observar que os diferentes itinerários migratórios desenrolados nas décadas de 1970 e 1980, conforme foram retratados em suas

biografias, fazem parte de um movimento migratório que se constituiu no principal eixo motor do processo de formação da Região Metropolitana de Campinas (RMC) (Anexo 2).

Assim, com a chegada de novos fluxos nacionais de migrantes vindos principalmente de São Paulo, Minas Gerais e do Paraná, conforme retratam as histórias de vida de inúmeros dos motofretistas que colaboraram com a pesquisa¹¹, a composição da classe trabalhadora campineira se tornará ainda mais complexa.

É interessante observar, por sua vez, que na totalidade dos entrevistados, o maior grupo de migrantes é aquele vindo do Paraná, pela revoada de famílias rurais em busca de inserção na economia formal urbana. Contudo, não se pode ignorar o fato de que, embora em menor número, as famílias urbanas vindas do oeste do estado de São Paulo, bem como da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) são também um componente constitutivo desta categoria.

A história da família de Lara, cuja mudança de São Bernardo do Campo para Campinas se deveu a transferência de seu pai para a fábrica de caminhões e ônibus da Mercedes Benz, aberta neste município no início da década de 1980, mostra como a interiorização do desenvolvimento industrial de São Paulo contribuiu tanto para a formação da RMC, quanto para a massificação da atividade de transporte sobre duas rodas.

Embora menos atípica do que a trajetória familiar desta única motoqueira entrevistada – haja vista a origem alemã de sua família e o grau de escolaridade mais elevado de todos os seus membros –, a história de Wanderlei, outro depoente do estudo, vindo da cidade de Bauru, no oeste paulista, ilustra também o itinerário migratório de indivíduos vindos do meio urbano:

¹¹ Essa realidade migratória se impôs tão fortemente no trabalho de campo da pesquisa que acarretou na quebra de um pressuposto que estava implícito na formulação inicial, que supunha estar tratando de um grupo de trabalhadores nativos de Campinas.

O que eu sei é que meus pais são paulistas. Minha mãe nasceu em Lutécia e meu pai, senão me falha a memória, Paraguaçu Paulista também.(...) Eu ouvi uma história que a minha mãe era de família indígena, mas o meu pai eu também creio que seja, porque o apelido dele é Índio. (...) Meu pai sempre foi camelô e se chamar ele pelo nome ninguém conhece! (Wanderlei)

Aprofundando o entendimento da participação dos “novos migrantes” de Campinas para a formação social dos motofretistas dessa cidade, a história de famílias paranaenses que se constituíam em pequenos proprietários de terra antes da migração, permite compreender melhor a relação do indivíduo com a família. De acordo com a história contada por Wagner sobre as origens da sua família, a decisão de migrar do norte do Paraná para Campinas se deveu ao fato de seus pais terem se cansado do trabalho na roça, como mostra o trecho abaixo a respeito da trajetória profissional de seus pais:

[Eles sempre trabalhavam] no meio rural, [porque] no Paraná é só fazenda. A família do [meu] pai tinha uma fazenda pequena, mas que tinha alguns funcionários (...) Do lado da minha mãe, (...) meu avô tinha fazenda também, tinha açougue, mas daí perdeu tudo. (...) Acho que [meus pais vieram para Campinas] porque eles estavam cansados de trabalhar na roça. Trabalhavam na terra dos meus avós paternos. (Wagner)

Embora as motivações e estratégias da migração não tenham se constituído no objeto deste estudo, cabe atentar para um aspecto importante da história deste jovem trabalhador, que fica mais claro no seguinte fragmento de seu relato:

(...) Meu avô, pai do meu pai, era italiano (...) [Viemos para Campinas] porque já tinha uns conhecidos do meu avô que já moravam aqui. Ele vendeu [o que tinha] lá e chegando aqui ele comprou umas casas para alugar. (...) [Meu pai] veio antes para encontrar emprego. (Wagner)

A análise do relato permite afirmar, então, que a vinda dos pais de Wagner para Campinas se deveu, em grande medida, a rede constituída a partir

da família paterna, já que, de acordo com o depoente, seu avô já possuía conhecidos na cidade. Deste modo, primeiro veio o pai do depoente, que assim que conseguiu arrumar emprego na construção civil, inclusive na construção de bairros onde hoje residem membros do grupo familiar, trouxe seus dois filhos e sua esposa, que passou a trabalhar como merendeira. Na mesma ocasião, seus avós paternos também migraram para Campinas e, após venderem todos os seus bens e propriedade que tinham no Paraná, compraram algumas casas para viverem a aposentadoria da renda de aluguéis. Deste modo, o grupo familiar foi reconstituído em Campinas ao redor dos avós paternos.

Assim, de acordo com as recordações do depoente, o avô paterno teve um papel ordenador do movimento migratório para Campinas, viabilizando a reunião do grupo familiar na cidade de destino, em cuja casa, adquirida com os recursos financeiros conseguidos após a venda da propriedade no Paraná, toda a família de Wagner viveu durante vários anos.

Deste modo, a história contada por Wagner acerca do processo migratório que vivenciou quando tinha aproximadamente dois anos de idade chama atenção, sobretudo, por apresentar elementos importantes para se pensar, de modo cruzado, a problemática étnico-racial e de gênero na migração, a qual se impôs a este estudo na medida em que o destacado papel exercido pela família paterna de origem italiana tanto na decisão de migrar, quanto na viabilização de moradia ao chegar, se repetiu em outras trajetórias analisadas.

A história da família de outro trabalhador entrevistado, que embora seja natural de Campinas, descende de uma família de mineiro e paulista do interior do estado, oferece mais elementos para se pensar o papel da organização familiar patriarcal¹² no processo migratório, tendo-se em vista aprofundar essa perspectiva de análise:

¹² Não se está aqui fazendo uso do conceito cunhado por Freire, em Casa Grande e Senzala, para se referir a forma originária de família na sociedade brasileira, a “família patriarcal”, que já foi amplamente criticada por inúmeros estudiosos do tema, como ocorre no trabalho de Correa (1994) consultado pela pesquisa. No caso deste estudo, trata-se apenas de nomear, atenta às hierarquias de gênero, uma forma de intervenção familiar no processo migratório para Campinas marcada pelo papel de direção e aglutinação do grupo familiar exercido pelo avô paterno.

Do zero até os nove [anos de idade], mais ou menos, a gente morou praticamente junto [com meus avós paternos]. Minha avó eu acredito que era do lar mesmo. Agora meu avô, (...) [que] era italiano, foi encarregado muito tempo na Usina da Barra, lá em Barra Bonita. Eu acredito que o meu avô, devido a ter se aposentado, e também por já ter irmãos dele que já se encontravam em Campinas, é [que] ele virou [dono de] mercearia em Campinas. (...) Meu avô era daquelas famílias que tinha muitos filhos. Mas a família que tinha mais filhos e neto era a da minha mãe, que já tem a origem do avô que é mais caboclo, era bugre. (Paulo)

Estas trajetórias migratórias vividas pela família de Wagner e Paulo apontam, portanto, para o papel estratégico da origem italiana do tronco familiar que teve o papel ordenador deste movimento migratório para Campinas. A esse respeito, em ambos os casos, é possível supor, tendo-se em vista que a cidade de Campinas recebeu um grande volume de imigrantes italianos, conforme se buscou discutir anteriormente, que a rede de contatos estabelecida dentro deste grupo de pertencimento favoreceu a migração interna destas famílias de descendência italiana para essa cidade.

Entretanto, apesar da importância da imigração italiana em algumas trajetórias analisadas, a maior parte das famílias dos motofretistas entrevistados não está marcada por essa identidade étnico-cultural, como mostra a história contada por outros depoentes, cujo enredo retrata o movimento de dispersão de famílias rurais paranaenses, principalmente vindas da região norte do estado, que não trabalhavam em sua própria terra antes de inserir-se no mercado de trabalho formal na região de Campinas:

Eu fui criado em Terra Boa. Eu fui criado no café, para falar a verdade para você. Minha mãe ia trabalhar e antigamente a gente fazia uma rede de lençol e amarrava de um pé no outro, e eu ficava ali enquanto minha mãe trabalhava. Então eu fui criado assim! (...) A origem de meu finado pai era índio. Não ele, mas a família [dele]. Ele sempre falava isso. A mãe era paulista mesmo. Só que [eles] se conheceram lá no Paraná. (José)

Neste sentido, a história de vida de José, fortemente marcada pela ascendência indígena, oferece elementos importantes para se pensar o tema da família brasileira e da migração de forma que comporte melhor a diversidade do real, para além do modelo ítalo-brasileiro de família que predomina no imaginário campineiro. Assim, em outro trecho da narrativa de José pode-se aprofundar o entendimento não só da singularidade de sua biografia, como dos elementos mais gerais da experiência destes migrantes rurais que sofreram com a decadência da fronteira agrícola do Paraná:

Olha, minha história é comprida, viu?! Se eu for contar para você mesmo, você vai ficar até boba de saber onde eu estou aqui! Porque nós somos de uma família de nove irmãos e (...) [eu] fui jogado para escanteio logo no começo, então, (...) até os 10, 12 anos eu vivia em Terra Boa. Aos 12 anos eu saí (...) porque nessa época eu discuti com meu pai e saí [de casa]. (...) [Meu pai] bebia muito! (...) Ele gastava muito em jogo e bebida. (...) Então, eu acho que pelo o que eu passei com a minha família, eu faço para os meus filhos hoje ao contrário do que eu tive. (José)

O significado do esforço empreendido na criação adequada dos filhos, no sentido da transformação do rumo da trajetória do grupo familiar, que se pôde constatar neste fragmento da narrativa de José, também se apresenta vivo no depoimento de outro entrevistado. Contudo, o que mais chama atenção no relato abaixo, diz respeito novamente às dificuldades enfrentadas no seio de sua família:

Nós somos paranaenses. (...) Eu sou o filho mais velho da família. Então, na realidade, eu fui quem mais trabalhou, quem mais ralou. (...) Por que eu fui criado praticamente sozinho. (...) Eu não tive muita oportunidade de estudo, não tenho faculdade (...) Então eu não tive muitas oportunidades aqui em Campinas, quando eu vim para cá eu já tive que ir para a moto. (...) Era a única coisa que eu sabia fazer bem. (...) [Hoje] estou lutando pelo meu filho, a gente se mata para tentar formar [um filho]! (Gilberto)

Assim, além de reiterar a tentativa destes homens de fundar o projeto familiar na educação dos filhos, o relato de Gilberto a respeito de sua criação

também é muito importante para se compreender os impactos do sentimento de abandono vivido no contexto familiar, sob o seu processo de constituição como indivíduo singular e como trabalhador:

Eu não tive muito a atenção da minha mãe. (...) Por exemplo, você imagina você ter problema, você ter frio, ter medo, querer ficar com aquela pessoa e aquela pessoa não querer ficar com você? Isso é horrível! É muito ruim! (...) Isso poderia trazer para mim hoje sérios problemas. Eu poderia ter me transformado numa pessoa ruim. (...) E eu tive problemas. Quando eu conheci a minha esposa eu tinha problemas. (...) O meu lado espiritual, (...) ajudou muito para que eu não me transformasse numa pessoa ruim, mas eu sinto muito; [porque] eu poderia ser uma pessoa diferente hoje se eu tivesse [tido] um apoio melhor. (Gilberto)

Assim, a grande profundidade que este depoimento alcança no solo da subjetividade do sujeito, demonstra que a família se constitui no espaço importante em que se forja o *habitus* social de um indivíduo, seja pela positividade de sua presença, seja pela crise das relações familiares. De acordo com Elias (1994, p. 150): “Esse *habitus*, a composição social dos indivíduos, como que constitui o solo de que brotam as características pessoais mediante as quais um indivíduo difere dos outros membros de sua sociedade”. A esse respeito José conclui:

Eu acho assim, a família, muitos filhos reclamam, mas é [parte] da formação [da pessoa]. Porque mesmo eu que fui rejeitado pelos meus pais, (...) meu pai me dispensou cedo, me mandou embora, mas depois de um tempo antes dele morrer ele falava: ‘Eu me orgulho de você hoje!’ (José)

Por sua vez, ao mesmo tempo em que nessas histórias de família de migrantes nacionais há certo esgarçamento do tecido familiar, conforme revelou os relatos de alguns motofretistas, não raras vezes os mesmos depoimentos permitiram observar também que o grupo social que contribuiu para a formação do *habitus* destes indivíduos, se estendeu para além das relações familiares diretas, como mostra o trecho do depoimento abaixo:

E, nessas idas e voltas (...) eu aprendi com a vida, sabe?! (...) Então, o que eu aprendi não foi meu pai que me ensinou, eu costumo dizer que foi a vida! O quê eu aprendi foi com as pessoas que passaram por mim. (...) Desde o começo eu aprendi que as pessoas que andam machucando as pessoas, que andam ferindo o sentimento das pessoas, esses sobem. Esses prosperam. Tanto é que eu conheci um holandês lá em Terra Boa, no Paraná, que era fazendeiro. Olha, o que aquele homem aprontava para as famílias! Minha Nossa Senhora! Era café naquela época; tinha gente que ficava 10, 12 anos na fazenda e ele mandava embora sem direito a nada. Então, o quê que acontecia? O que ele arrecadou era só dele, em cima do sofrimento dos outros! (José)

Na dimensão consciente daquilo que José avalia ser o legado aprendido “*com as pessoas que passaram*” por ele, está uma noção muito forte, que brota da experiência de vida acumulada, de que a injustiça social está na base da sociedade brasileira. Assim, este relato mostra que suas próprias lembranças se misturam à memória coletiva de seu grupo, de tal modo que não há uma linha divisória contínua entre sua própria experiência e as experiências daqueles que povoam suas lembranças do passado. Não são, portanto, indivíduos soltos¹³, mas, ao contrário, apresentam-se organicamente interligados a uma memória coletiva e a um conjunto de valores e saberes herdados da comunidade de pertencimento.

Os relatos dos motofretistas vinculados à saga de famílias caboclas, entendidas aqui sobretudo em sua dimensão cultural e não racial, mostram que, apesar de seus laços se apresentarem aparentemente mais esgarçados, em comparação, por exemplo, às famílias de origem italiana, ao menos do ponto de

¹³ “A sociedade humana, a humanidade, não é outra coisa, evidentemente, senão a totalidade desses indivíduos. Mas esses 5 bilhões de indivíduos não estão correndo por aí isolados ou em grupos soltos, como são retratados em algumas teorias sociológicas mais antigas, inclusive na teoria da ação de Max Weber.” (ELIAS, 1994, p. 136). De acordo com Elias (1994), em Marx e Durkheim ainda se observa uma associação entre Estado e sociedade, em partes porque era inviável percorrer os territórios dos Estados individuais antes do desenvolvimento social que gerou o automóvel, o transporte aéreo, as telecomunicações, o rádio e a TV. Em Weber, por sua vez, a rede social aparece desfeita, restando, ao contrário, a imagem do indivíduo solto.

vista da manutenção física da coesão do grupo familiar ao longo do tempo, essa desagregação, de certo modo, é suprida pela tenacidade de componentes imateriais da cultura cabocla, nem sempre facilmente definível em seus enredos familiares.

Assim, dentro do universo de valores expressos tanto nas narrativas sobre o passado junto à família, como nas histórias sobre as suas próprias experiências de trabalho, os relatos de alguns motofretistas herdeiros dessa cultura, apontam não só para a presença de uma noção de justiça/injustiça, mas também aponta para a importância atribuída ao valor da dignidade, conforme se pode observar no trecho abaixo, extraído de outro depoimento:

Eu nunca fui, na minha vida, um cara que passou fome. Meu pai e minha mãe eles conseguiram. Meu pai, com toda a humildade dele, minha mãe, que foi uma lutadora, eles conseguiram que nada faltasse das coisas simples, arroz e feijão. Graças a Deus! E o meu pai sempre [ensinou] o seguinte: 'Você vive com aquilo que você pode, mas você tem que viver com dignidade'. Meu pai era um caboclo, mas ele falava isso! Porque naquela época já existia mendigo, moleque pedindo na rua. Ele falava: 'Se um dia eu [vir] você fazendo isso, você vai se arrepender para o resto de sua vida!'. (Adilson)

Por sua vez, à concepção pressuposta nas reflexões desenvolvidas nesta parte da exposição da pesquisa, de que a compreensão da família e da migração deva ser alcançada por meio de uma perspectiva que supere um olhar dicotômico da relação do indivíduo com a sociedade, acrescenta-se a intenção de que a história de vida destes trabalhadores seja tratada de modo a compreender que esse universo imaterial de suas experiências são elementos ativos, tanto na esfera privada de suas vidas, como nas experiências de trabalho desenroladas em suas trajetórias. Neste sentido, o trecho do relato abaixo, em que Adilson manifesta sua indignação pelo descaso com que foi tratado por seu patrão quando tentava apenas receber o valor de cinco mil reais de trabalho feito e que não foi pago, é bastante elucidativo para compreender a assertiva de Thompson (1981), para o qual a *cultura* é um ingrediente da própria *luta de classes*:

O mais revoltante de tudo é que (...) eu tentei conversar um montão de vezes (...). Um dia eu [o] encontrei numa lanchonete pertinho do trabalho, eu falei: 'Eu quero conversar com o senhor, eu não consigo conversar com o senhor'. (...) 'Será que o senhor pode me receber na sua sala?'. [Ele falou]: 'Adilson, fala com minha secretária'. Eu fiquei mais uns 15 dias falando com a secretária. Daí eu falei assim, cansei! Coloquei meu advogado no pedaço. (...) Só que tem uma coisa, daí eu reclamei tudo que eu tinha direito! Eu não ia reclamar, eu ia deixar barato. Eu ia passar de Zé Mané. Eu não ia reclamar de nada se eles me pagassem os cinco mil que eles me devem ainda! (Adilson)

Neste sentido, os relatos de Adilson sobre os ensinamentos de seu pai e sobre esse episódio vivido no momento de desfecho de sua trajetória profissional, mostram que o valor da dignidade, apreendido logo cedo no seio familiar, foi empregado quando tomou a decisão de entrar com uma ação pela Justiça do Trabalho por conta da negação de seus direitos trabalhistas ao longo de 12 anos de trabalho sem registro, conforme fica explicitado quando o depoente é interrogado sobre o que definiu sua decisão de entrar com essa ação trabalhista. De acordo com ele:

Foi a dignidade. (...) O ser humano tem que lutar pela dignidade. A dignidade é uma coisa que você não compra no supermercado. Isso aí está dentro de você. Ou você tem dignidade, ou você não é ninguém! Então, eu quero minha dignidade! O que vier depois dos R\$ 5.000,00, eu distribuo para minha família (...) mas eu não aceito o pouco caso. Eu não aceito humilhação de ninguém! Eu nunca fui humilhado na vida e não vou aceitar. Estou sendo humilhado na vida por causa da nossa Justiça no Brasil. Porque se a Justiça existisse eu não era humilhado nem agora! Eles deram o ganho de causa para mim, só que quem ganha não leva aqui no Brasil! (Adilson)

Fica bastante claro, tanto na experiência de vida narrada por esse trabalhador à pesquisa, bem como em outros depoimentos coletados, que a noção de justiça/injustiça e o valor da dignidade se constituíram em elementos norteadores das posturas assumidas por muitos destes sujeitos em suas

experiências profissionais. Ou seja, considerando esses valores elementos de uma *consciência afetiva e moral*, trata-se de trabalhar com a possibilidade de uma análise materialista da moral e da cultura. De acordo com Thompson (1981, p. 189-90):

significa, exatamente, não propor que a “moral” seja alguma “região autônoma” da escolha e vontade humanas, que surge independentemente do processo histórico (...). Pelo contrário, significa dizer que toda contradição é um conflito de valor, tanto quanto um conflito de interesse. (...) que toda luta de classes e ao mesmo tempo uma luta acerca de valores.

Assim, é importante salientar que nessa perspectiva de análise que se apóia na premissa teórica desenvolvida por Thompson (1981), para a qual as pessoas experimentam sua *experiência* como sentimento e lidam com esses sentimentos na *cultura*, como normas e como valores, o processo histórico de formação deste segmento novo da *classe-que-vive-do-trabalho* no Brasil se dá mediante um mosaico de tradições culturais e interesses de classe, dentro de uma unidade complexa de determinações de ordem objetiva e subjetiva.

Deste modo, após analisar as trajetórias familiares destes trabalhadores, buscando apreender algumas heranças familiares e legados sociais que compuseram o processo de gestação de seu *habitus*, no próximo item do capítulo a exposição partirá de uma reflexão sobre a formação do sistema de transporte que interliga a malha urbana de Campinas, para avançar na compreensão de uma segunda ordem de determinações desse processo de formação da categoria dos motofretistas de Campinas, que diz respeito ao monopólio corporativo da indústria automobilística no desenvolvimento urbano brasileiro da segunda metade do século XX.

3.2. O “capitalismo automotivo” na consolidação da atividade de motofrete

Levando em consideração essa primeira exposição sobre as trajetórias familiares dos trabalhadores e trabalhadoras que interligam os tempos e espaços distintos da produção e reprodução capitalista em meio ao “engarrafamento total”¹⁴, o aprofundamento da compreensão da consolidação dessa atividade profissional partirá agora da análise do enraizamento das travessias destes sujeitos na história do desenvolvimento do sistema de transporte brasileiro, levando em conta as particularidades de Campinas e de sua região metropolitana na urbanização do interior paulista.

Observando os dois mapas¹⁵ a seguir, em que a área demarcada pelas trajetórias familiares destes motofretistas está sobreposta ao mapa dos transportes do Brasil recente, é possível observar que, do ponto de vista coletivo, as experiências destes sujeitos ocorrem dentro de uma região de alta densidade da malha da circulação brasileira:

¹⁴ Expressão usada por Kurz (1996).

¹⁵ A primeira imagem retrata o mapa dos transportes de todo o território brasileiro, marcado com as trajetórias dos entrevistados do estudo biografados anteriormente, permitindo observar como as suas histórias familiares estão enraizadas na região de maior densidade da malha de circulação do país. A segunda imagem, por sua vez, se constitui num recorte da região de maior densidade da malha viária, onde se encontra a maior parte dos pontos de chegada e partida que compõem a trajetória destes trabalhadores e empregadores ouvidos pelo estudo. Ambos os mapas foram produzidos por Thais Mariano Cunha, biblioteconomista formada pela Unesp de Marília responsável pela normalização da tese.



RECORTE DO MAPA DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES 2005 - IBGE



Ou seja, as imagens chamam a atenção para a necessidade de se trabalhar ao longo desta exposição da pesquisa as relações existentes entre a experiência destes (as) trabalhadores (as) e a história da concentração do sistema de transporte terrestre, sobretudo neste território compreendido pelo norte do Paraná, interior de São Paulo e sul de Minas Gerais, onde a maior parte dessas travessias se desenvolveu.

Assim, sendo o espaço um elemento fundamental dos processos históricos e da experiência vivida pelos sujeitos, alguns elementos trazidos à luz pelo campo empírico deste estudo¹⁶ apontam para a importância de se compreender, de modo integrado, o progresso técnico dos meios de transporte e as experiências vividas pelos sujeitos no tempo e no espaço.

Neste sentido, para que se possa trabalhar melhor as particularidades de Campinas no desenvolvimento do interior paulista, é importante uma reflexão mais detida sobre o significado do fenômeno da urbanização para o capitalismo. De acordo com Santos (1979), de modo geral, pode-se afirmar que o resultado direto da divisão social e geográfica do trabalho é uma intensificação dos atos de comércio feito à distância, ao mesmo tempo em que amplia o “aparelho bancário, parabancário, comercial e administrativo, assim como de meios de armazenamento e de transporte” (SANTOS, 1979, p. 116-7).

Deste modo, compreender que as cidades tornaram-se o nervo essencial de uma economia cada vez mais capitalista e monetarizada, justamente porque abrigaram as atividades intermediárias fundamentais à reprodução do capital, porque sem a circulação de bens não há circulação de excedente, é fundamental para o entendimento do papel de Campinas no desenvolvimento do interior paulista (SANTOS, 1979).

Mas qual a importância da circulação nesta conjuntura histórico-social? Conforme se buscará demonstrar de modo mais detalhado no Capítulo 4 e 5 deste estudo, o desenvolvimento da produção capitalista, que num primeiro momento

¹⁶ Por exemplo, o fato de uma parte dos motofretistas ouvidos pela pesquisa carregarem em sua bagagem profissional a experiência de trabalho em outros segmentos do transporte, tais como caminhoneiro, motorista de ônibus, Kombi e caminhão.

aparece como um simples meio de produzir mercadorias, cria não só os valores necessários à reposição do dinheiro investido pelo capitalista, em salário e meios de produção, mas, sobretudo, produz um mais-valor, uma quantidade excedente de trabalho que se objetiva na mercadoria e que deve circular continuamente, para que se acumule na forma de capital nas mãos dos proprietários dos meios de produção (MARX, 1985a; MARX, 1985b; MARX, 1984).

Por sua vez, se a troca de mercadorias materiais envolve a mudança de localização e o movimento espacial, vencer essas barreiras espaciais custa tempo e dinheiro. Por conseguinte, a eficiência na organização e no movimento espacial é uma questão importante para todos os capitalistas, direcionando investimentos e atraindo empresas para aquelas regiões onde o fluxo de excedente encontra os mecanismos mais eficazes para a sua multiplicação. E, dentre esses mecanismos, o sistema de transporte e comunicação instalado naquele espaço se constitui num dos principais atrativos para o qual convergem esses fluxos de capital, na medida em que a concentração do transporte, no sentido da grandeza da escala, de acordo com Marx (1984), se constitui em um meio importante de reduzir o custo de transporte da mercadoria individual.

Neste sentido, com vistas a construir um entendimento do desenvolvimento do sistema de transporte brasileiro de modo geral, bem como um entendimento da particularidade de Campinas dentro da região de alta densidade dos transportes destacada nos mapas apresentados anteriormente, a análise das estatísticas históricas do IBGE, sobre a extensão da rede ferroviária, traz importante contribuição.

De modo geral, essas estatísticas mostram que a partir da última década do século XIX e início do XX a malha ferroviária brasileira deu o seu primeiro grande salto, crescendo em quilômetros continuamente até 1970, quando o país veio a perder 16% da rede ferroviária que tinha uma década antes. Ao longo deste período, os estados de Minas Gerais e São Paulo se destacaram com as redes mais extensas de ferrovias em tráfego, diminuindo em extensão na mesma década em que há um declínio em todo o território nacional. Neste

contexto de desenvolvimento da malha ferroviária do país, Campinas assumiu um papel estratégico no processo de circulação do interior paulista, como se pode observar a partir de uma breve reconstrução histórica.

A inauguração dos trilhos da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais, ligando Campinas a Jundiaí, e lá se entroncando com as linhas da São Paulo *Railway*, colocando-a em contato direto com São Paulo e Santos, provocaria profundas transformações na cidade. Mais tarde, a Cia. Mogiana estabeleceria contato com o interior, gerando as condições básicas para que Campinas assumisse a função de pólo regional (GONÇALVES, 2002).

Assim, a rede ferroviária se constituía tanto em meio de circulação necessária para a realização da mais-valia produzida nas culturas agrícolas (sobretudo café e algodão) dominantes no contexto da Primeira República, quanto em investimento produtivo com vistas à diversificação da economia¹⁷.

Portanto, foi no contexto em que se edificam as principais ferrovias do país, que se passou a construir as linhas férreas que atribuiriam à Campinas a função de “nó” do sistema de comunicação e transporte da região (SEMEGHINI, 1988)¹⁸. Contudo, embora a ferrovia tenha sido um suporte importante para o desenvolvimento inicial do sistema industrial do país, o declínio da funcionalidade do serviço prestado pelos trens e bondes para o novo ritmo da economia capitalista passa a se anunciar em meados do século XX, período em que o transporte rodoviário assume maior relevância.

Considerando a evolução da extensão da rede rodoviária ao longo do tempo, as estatísticas históricas do IBGE mostram que houve um crescimento

¹⁷ Além do mais, de acordo com Semeghini (1988), a operação da estrada férrea a partir de Campinas, teve enorme efeito indutor direto sobre as indústrias locais, favorecendo o setor metal/mecânico, que começava a se desenvolver na cidade, bem como os fabricantes de óleos vegetais lubrificantes, além de permitir de forma mais rápida e barata a entrada de matérias-primas, combustíveis e máquinas importadas. Semeghini (1988) mostra também que as ferrovias paulistas, o sistema bancário e a indústria de máquinas de beneficiamento se constituíram em novos investimentos feitos pelos fazendeiros paulistas, como rotas de diversificação dos negócios ainda no contexto da dinâmica cafeeira.

¹⁸ De acordo com este autor, foi por conta da pressão feita por fazendeiros de Campinas para que se aparelhasse melhor o sistema de transporte da província, já que o custo e o tempo de transporte realizado em tropas de mulas consumia parte importante de seus lucros, que se iniciou a construção das ferrovias nesta região.

contínuo da rede rodoviária do país desde 1954, quando contava com 302.147 km de extensão, entretanto, foram nos anos de 1965 e 1967 que o salto foi maior, iniciando a década de 1970 com mais de um milhão de quilômetros de via de rodagem, uma extensão quase quatro vezes maior do que a totalidade da rede férrea naquele período.

Assim, considerando que as pressões exercidas pelo Estado, aliada ao domínio de mercado das grandes corporações, moldam a trajetória e a forma de desenvolvimento capitalista, a partir de meados do século XX passa-se a observar em Campinas um conjunto de medidas adotadas pelo governo no sentido da adequação da cidade para o transporte rodoviário, acarretando não só mudanças estruturais na organização do espaço, mas também plasmando uma nova sociabilidade e temporalidade distinta do tempo do trem e do bonde.

Neste sentido, por volta de 1954 realizou-se a obra da Rodovia Anhanguera. Em 1958 a obra da Rodovia Milton Tavares de Lima, popularmente apelidada de “tapetão”, que interliga por via asfaltada Campinas, o distrito de Barão Geraldo e Paulínia, até então ligadas pela via férrea extinta em 1962. Por sua vez, em 1968 é anunciada a instalação da refinaria de petróleo, REPLAN, no município de Paulínia, mesmo ano em que se anuncia o fim dos bondes, a serem substituídos pelos ônibus intermunicipais.

Assim, se até a primeira metade do século XX, o sistema de transporte interestadual e intermunicipal de Campinas era basicamente estruturado no uso do trem, do bonde e de alguns veículos importados, na segunda metade deste século seu espaço urbano já se vê fortemente influenciado pela indústria automotiva, como podemos observar pela sequência de fotos abaixo:

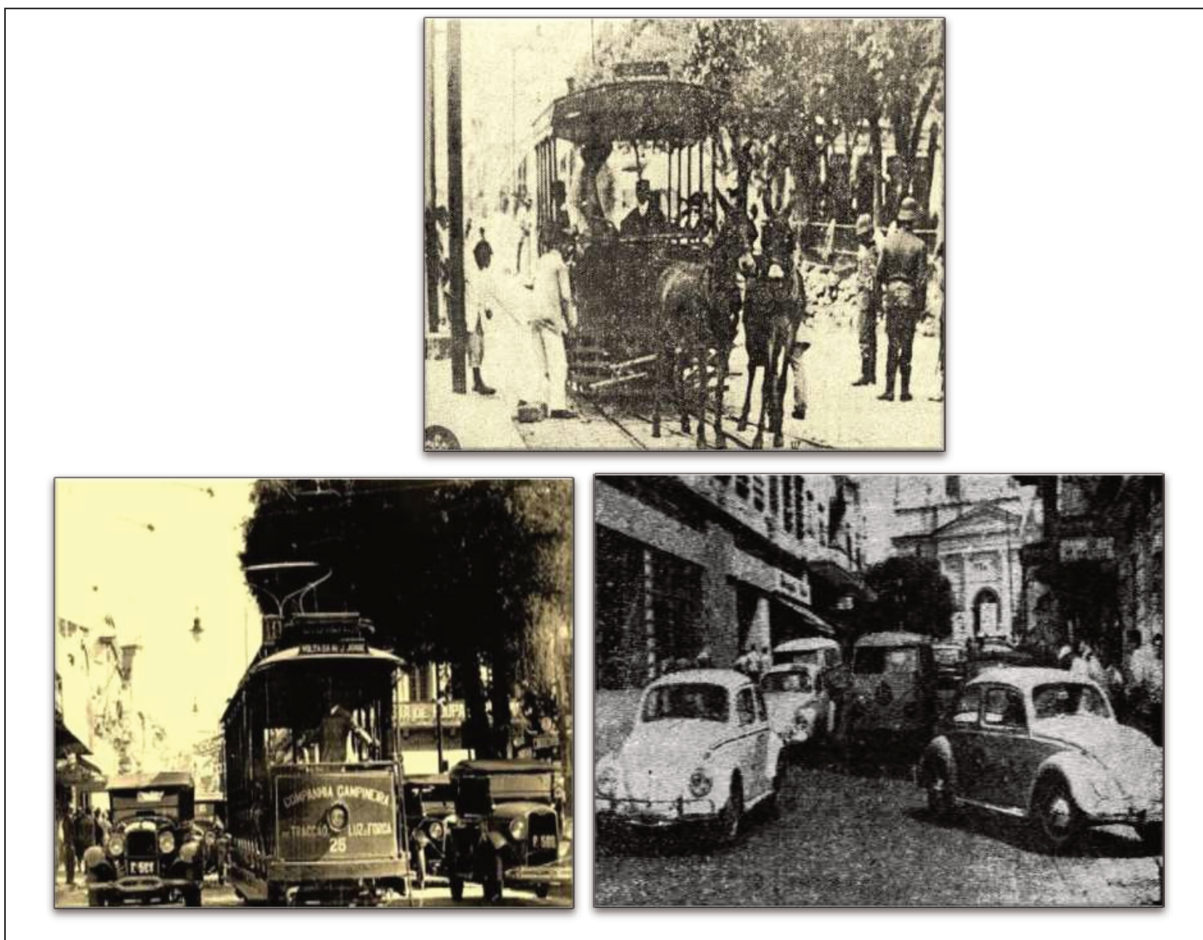


Figura 1: Evolução do trânsito em Campinas entre as décadas de 1900 a 1960

Fonte: <http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com/>

As três fotos acima retratam o trânsito de regiões centrais de Campinas em três tempos diferentes. A primeira delas é da década de 1900 e mostra ainda o predomínio dos bondes à tração animal como meio de transporte municipal. A segunda foto retrata a década de 1920, em que a cidade passa por um primeiro processo de modernização, ainda muito influenciado pela concepção de modernidade europeia. Nessa foto está presente tanto o bonde elétrico quanto alguns veículos importados. E, por fim, na última foto da sequência, da década de 1960, observa-se o predomínio total dos veículos à combustão já fabricados em

território nacional, por conta da vinda das montadoras no processo de transnacionalização dessas corporações no pós-segunda guerra mundial.

A este respeito é interessante notar que a primeira foto, que retrata os bondes a tração animal ainda em funcionamento, é bastante importante para que se compreenda o significado da substituição deste meio de transporte pelo bonde elétrico, presente, por sua vez, na imagem seguinte da década de 1920.

O estudo de memória desenvolvido por Hadler (2007) sobre a história dos bondes de Campinas em dois momentos do discurso ideológico da modernidade, no início e em meados do século XX, permite que se compreenda que, se a substituição do bonde à tração animal para o bonde elétrico foi vista pela ideologia liberal do período como um avanço na construção de sua modernidade, sob o contexto mundial de hegemonia norte-americana, este mesmo bonde elétrico, que há cerca de três décadas era idolatrado como símbolo de elegância e modernidade pelas elites da cidade, passa a simbolizar o seu atraso (HADLER, 2007).

Entretanto, embora a imprensa campineira da primeira metade do século XX atribuísse aos automóveis importados que já circulavam na cidade ao lado dos bondes elétricos, conforme aponta a segunda imagem da sequência acima, o “cunho de elegância e animação” às ruas de Campinas, de acordo com Hadler (2007), o ritmo urbano preponderante até meados do século não era ainda o do automóvel, mas sim o do bonde.

Assim, as transformações nos meios técnicos de transporte retratadas nestas fotografias foram, ao mesmo tempo, estruturadas pelos ideários liberais modernizantes, presentes na sociedade campineira desde a primeira metade do século XX, e estruturantes da sociedade urbano-industrial, que viria a se consolidar a partir de meados deste mesmo século, acarretando um uso específico do tempo e do espaço.

Portanto, de modo geral, as imagens mostram que a disposição do espaço e as formas de sociabilidades possíveis no espaço urbano da cidade estavam muito mais fortemente definidas pelo poder público em 1920 do que em

1960, haja vista a própria limitação física de mobilidade imposta pelos trilhos e cabos de energia dos bondes da Companhia Campineira de Tração, Luz e Força que atravessava a cidade. Assim, para se compreender essa mudança de poder político-econômico sobre a forma de circulação nos espaço público da cidade, não se pode perder de vista, de acordo com Kurz (1996), que a ferrovia, e também o bonde, traziam, do ponto de vista capitalista, uma imperfeição:

Não no sentido tecnológico, mas, de modo mais fundamental, no sentido econômico e, de certa maneira, até espiritual. (...) Enfim, a ferrovia, do ponto de vista capitalista, possui uma mácula irrecuperável: a de ser necessariamente, (...), um 'bem público'. (...) A ferrovia é, a longo prazo, incompatível com o capitalismo, tanto em seu aspecto espiritual-intelectual, como no seu aspecto econômico" (KURZ, 1996, p. 03).

Assim, se na foto que retrata o trânsito de Campinas na década de 1920 pode-se notar a presença marcante do Estado na circulação da cidade, na última imagem, de fins da década de 1960, salta aos olhos, por sua vez, o domínio do meio de transporte individualizado do automóvel, criando uma relação contraditória entre o público e o privado no espaço da cidade, já que o automóvel, embora seja uma mercadoria particular, um bem privado, seu consumo só pode se realizar no espaço público. (SCHOR, 1999)

Demolindo inúmeras edificações históricas, alargando ruas para a construção de prédios e para a circulação dos automóveis e ônibus que rapidamente dominavam os espaços urbanos, bem como segregando socialmente os pobres, através do fim de cortiços em áreas urbanas e de novos loteamentos afastados do centro da cidade, a partir de meados do século XX o espaço urbano de Campinas sofreu profundas transformações, fazendo das ruas centrais da cidade as vitrines de sua nova modernidade.

As fotos abaixo retratando o bonde nas ruas centrais de Campinas, em meio aos veículos e postos de gasolina, em meio às placas da Esso, da Shell e da Coca-Cola, dão pistas importantes para se compreender os interesses

econômicos que estavam em jogo nos chamados “melhoramentos urbanos” pelos quais passava a cidade:

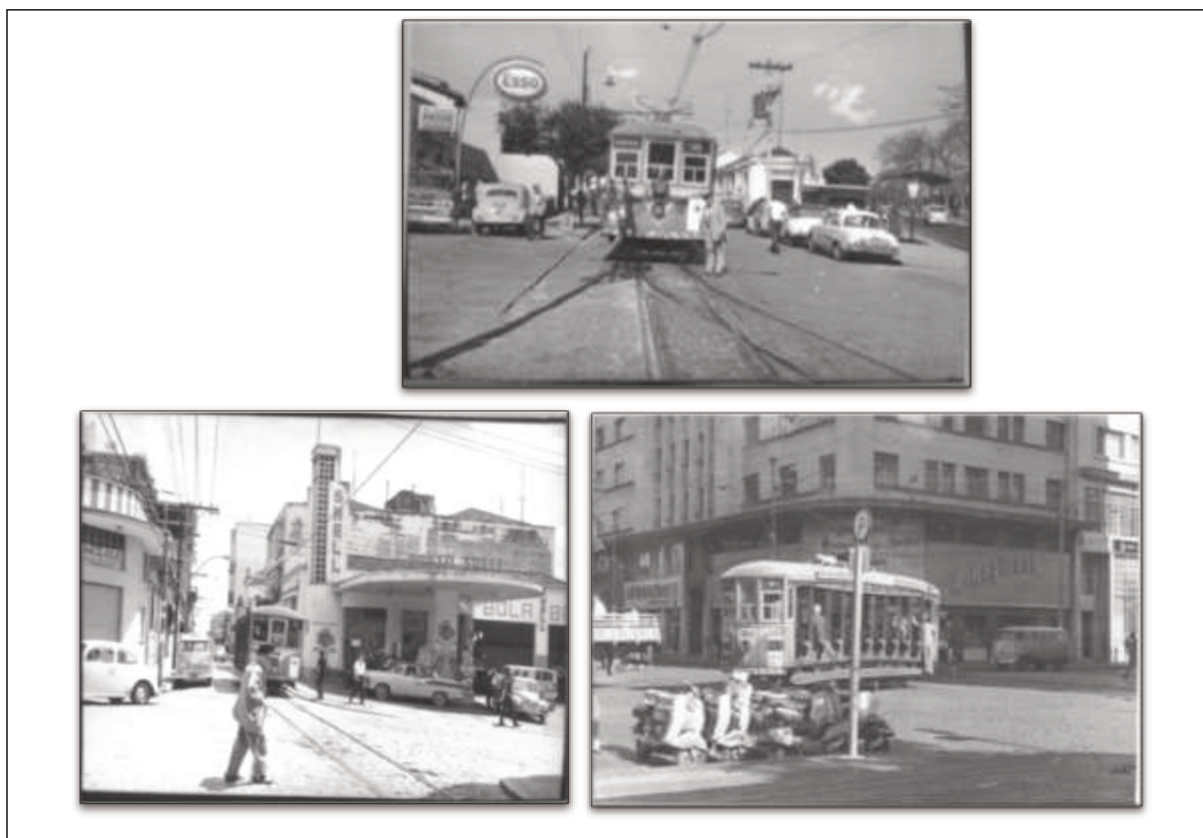


Figura 2: Centro de Campinas em 1968.

Fonte: Hadler (2007)

A sequência de fotos acima flagra o centro da cidade de Campinas no ano de 1968, quando os bondes elétricos saíram de circulação. Nas três imagens pode-se observar que a malha viária da cidade já estava tomada por diferentes modalidades de veículos: carros, kombis, caminhões e lambretas, de tal modo que o trem já parece desencaixado neste cenário. Além disso, a primeira e a segunda foto retratam também uma série de outros símbolos da concepção de modernidade agora definida pelos Estados Unidos da América, como as placas da Coca-Cola e da Shell.

Essas imagens, do ano em que os bondes saíram de circulação em Campinas, registram um momento em que se desfecha uma transição de seu sistema de transporte urbano, permitindo observar que a indústria automotiva - que passa a lançar no mercado brasileiro carros, lambretas, kombis e caminhões - e o cartel internacional do petróleo foram grandes aliados em fazer do planejamento urbano apenas uma fachada para importantes operações capitalistas, já que, de acordo com Harvey (1989, p. 213):

a capacidade de influenciar a produção de espaço é um importante meio de aumento de poder social. Em termos materiais, isso significa que quem pode afetar a distribuição espacial de investimentos em transporte e comunicações (...) pode muitas vezes obter recompensas materiais.

Deste modo, a história do desenvolvimento dos transportes de Campinas aponta para a importância das corporações do automóvel para o crescimento do capitalismo no século XX. Ademais, a força de mercado destas corporações permitiu, num primeiro momento, antes da crise de locomoção que o próprio consumo em massa de veículos provocou no fim do século passado, uma intensificação da mobilidade e aceleração do tempo de circulação de pessoas, informações e mercadorias. Mas, de acordo com Kurz (1996), perde-se com essa velocidade-mobilidade a “qualidade do próprio tempo de vida”:

Ir a pé da Saxônia até a Sicília, como fez Seume¹⁹, foi um uso extremamente luxuoso de tempo, algo que nenhum executivo moderno poderia permitir-se, mesmo ganhando milhões por ano e dirigindo o carro mais rápido.(...) É um fato histórico que somente com o advento do automóvel e sua crescente produção em massa a moderna economia de mercado encontrou o seu símbolo. (KURZ, 1996, p. 02)

É necessário perceber, pois, que a introdução da indústria automotiva no ramo do transporte e comunicação no Brasil rearranjou a fonte interligada de

¹⁹ Johann Gottfried Seume era um escritor que, em 1802, posicionou-se explicitamente a favor de andar a pé e contra a locomoção por rodas (KURZ, 1996).

poder social sobre o espaço e sobre o tempo, antes estruturado no uso do bonde e do trem, produzindo, conforme se buscará apontar a seguir, novas contradições no processo histórico.

O automóvel entrou na história do desenvolvimento urbano-industrial brasileiro como o principal símbolo da concepção de modernidade que prevalecia em meados do século XX. Em virtude do projeto de desenvolvimento nacional-desenvolvimentista, de caráter dependente, definido a partir da década de 1950 no contexto de hegemonia norte-americana do pós-Segunda Guerra Mundial, as cidades brasileiras se transformaram em verdadeiras passarelas para o desfile desta mercadoria-símbolo da modernização capitalista na periferia do sistema.

No Brasil, desde o final da primeira guerra mundial deu-se o início da implantação dessa indústria, mas foi a partir do governo Juscelino Kubitschek (1956-61) que ela passou a ter um papel de grande destaque no desenvolvimento nacional, uma vez que a produção, propriedade e consumo em massa de automóveis ativou uma complexa cadeia de forças de mercado. De acordo com Harvey (1989), basta considerar todo esse complexo de forças “para reconhecer a vasta gama de significados sociais, psicológicos, políticos, bem como mais propriamente econômicos” implicados pelo domínio destas corporações. (HARVEY, 1989, p. 118)

Assim, pode-se afirmar que a vinda das montadoras de automóveis para o Brasil, organizadas dentro do padrão internacional de produção taylorista/fordista, atendia aos interesses das próprias corporações norte-americanas e europeias, em seus planos de transnacionalização no pós-1945. Portanto, ao final do governo JK, já existiam instaladas no país cerca de dez destas indústrias de automóvel: Ford, General Motors, International Harvester, Mercedes-Benz, Scania-Vabis, Simca, Vemag, Volkswagen, Willys-Overland, dentre outras (GODOI, 2007).

Apesar da instalação da maior parte destas empresas ter se dado ainda na década de 1950, de acordo com Pinto (2006), foi a década de 1960 o momento de consolidação da indústria automotiva no Brasil, não só por conta do aumento

do consumo interno, mas também por ter se iniciado a exportação de ônibus e caminhões. Neste sentido, analisando a trajetória de crescimento da frota nacional de veículos, apresentada nas estatísticas históricas do IBGE, essa datação histórica se confirma, na medida em que esses dados mostram que entre o ano de 1962 e 1964, a frota de automóveis cadastrados deu um salto de 32%, mantendo-se a maior expansão desde o início da produção nacional de veículos, declinando apenas nos dois primeiros anos da década de 1980.

Portanto, esse conjunto de dados permite afirmar que a trajetória de crescimento da indústria automotiva no Brasil, definindo os rumos do próprio desenvolvimento econômico nacional, se mantém firme até 1980, quando o quadro econômico de “estagflação” (estagnação da produção com inflação), agravado pelo cenário internacional de recessão econômica e social, coloca obstáculo a essa tendência de expansão de vendas destas corporações no mercado interno. Deste modo, os fabricantes de veículos e autopeças aqui instalados buscaram intensificar a exportação, em um contexto mundial de transformações produtivas que impactaram em exigências de preço, qualidade e entregas internacionais (PINTO, 2006).

Tais transformações, por sua vez, se constituíram na resposta do capital diante de sua crise estrutural, instaurada a partir dos choques do petróleo de 1973 e 1979 e se deviam, em partes, a saturação da norma social de consumo, já que o mercado de bens duráveis, como automóveis e eletrodomésticos, que sustentou a expansão econômica do capitalismo industrial até meados do século XX, havia se saturado nas décadas de 1960 e 70.

Neste sentido, embora a década de 1980 possa ser considerada um marco do relativo recrudescimento da trajetória francamente expansiva da indústria automotiva no Brasil, não se pode afirmar que tal frenagem na produção e no escoamento interno da mercadoria-símbolo da modernidade capitalista, sinalizada pelas estatísticas históricas do IBGE anteriormente analisadas, tenha levado a uma mudança mais significativa do enfoque do sistema de circulação

brasileiro, centrado no transporte rodoviário à combustão. Ao contrário, a frota de veículos continuou crescendo em todo o país.

O Estado de São Paulo tem atualmente a maior concentração de automóveis, caminhões, ônibus e motocicletas do país. Uma frota de veículos cerca de 10 vezes maior do que a de Estados grandes e populosos como o Rio de Janeiro, conforme apontam os dados fornecidos pelo IBGE-Estados referente a 2010 (Apêndice B). Por sua vez, é ainda mais alarmante o poder de mercado da indústria automobilística e de todo seu ideário individualizante, que predomina nas grandes cidades paulistas, o fato de que a cidade de São Paulo sozinha tem uma concentração de automóveis maior do que o Estado inteiro do Rio de Janeiro ou do Paraná.

Por outro lado, de acordo com matéria publicada (Anexo 3) pelo Estado de São Paulo, embora os valores absolutos da frota da capital paulista seja muito maior do que em qualquer cidade do interior, o crescimento das frotas de todos os tipos de veículos tem sido maior no interior do que na capital.

Dentre as cidades do interior de São Paulo, Campinas representa muito bem essa tendência de crescimento da frota de automóveis, mesmo diante da iminência de sofrer em pouco tempo do quadro caótico de mobilidade urbana vivenciados na capital. Campinas tem, de acordo com dados de 2010 do IBGE-Estados, uma concentração de automóveis maior do que Estados inteiros como o Pará, sendo 487.044 para 345.789 carros, respectivamente (Apêndice B).

Portanto, um desdobramento do próprio crescimento do transporte privado e individualizado de automóveis, em que cada indivíduo se isola em sua própria carcaça metálica, são os congestionamentos e o aumento da frota de motocicletas. No Estado de São Paulo a frota de motos é de 3.322.544 unidades, sendo que destes, cerca de 20% se concentram na capital e 3% em Campinas (89.011 unidades) (Apêndice B).

Ou seja, paradoxalmente à resposta dada pelo empresariado diante da crise estrutural do capital – ao reestruturar o padrão de produção taylorista-fordista sob influência do ideário toyotismo ou “flexível”, visando uma aceleração do *tempo*

*de giro do capital*²⁰ – o consumo em massa de veículos impôs limites à realização dessa necessidade de maior velocidade-mobilidade, na medida em que os frequentes engarrafamentos de veículos tornaram o “automóvel” um “auto-estático” (KURZ, 1996), conforme se pode observar pela foto abaixo do trânsito de Campinas no horário de retorno do trabalho:



Figura 3: Congestionamento na Av John Boyd Dunlop, Campinas.

Fonte: Godoi, 2009

A foto registra o congestionamento que se forma cotidianamente numa importante avenida de Campinas, chamada John Boyd Dunlop, que interliga vários bairros da cidade e recebe e escoia o fluxo de veículos vindos da Rodovia Anhanguera .

Deste modo, essa dinâmica contraditória do padrão produtivo que Kurz (1996) chamou de “capitalismo automobilístico”, produziu não uma superação desta norma social de consumo de veículos para o transporte individualizado, mas sim uma nova demanda para o mercado de motocicletas, instaurando uma vivência de mobilidade urbana extremamente conflituosa, em que carros, ônibus,

²⁰ De acordo com Marx (1984), o tempo de produção associado com o tempo de circulação, forma o conceito de “tempo de giro do capital” que é de extrema importância para o processo de acumulação.

caminhões, vans e motocicletas disputam um espaço no contexto da cidade “fabricalizada”²¹, conforme se discutirá melhor no Capítulo 5 da tese.

Embora desde fins da década de 1960 já existissem alguns modelos de veículos de duas rodas em circulação, tal como as lambretas retratadas na foto do trânsito de Campinas em 1968 analisadas anteriormente, foi a partir da década de 1980 e, sobretudo 1990, que a frota de motocicletas cresceu aceleradamente, não só em Campinas como em outras grandes cidades de todo o país.

De acordo com os dados da tabela do Anexo 4, produzidos pelo *Mapa da Violência de 2011*²² acerca do crescimento da frota de veículos na década 1998-2008 – os quais serão pormenorizadamente analisados no Capítulo 5 em que discutir-se-á os desgastes físicos e risco de morte a que os motofretistas estão submetidos – pode-se observar que a frota total do país cresceu uma média de 8,4% a.a., enquanto que a frota de automóveis cresceu em média 6,5 a.a. e a de motocicletas, por sua vez, cresceu em média 17,2 % ao ano, mais do que a média geral.

Ou seja, não só o trânsito tornou-se mais sobrecarregado por conta do maior número de veículos de todos os tipos que passaram a circular, como a tendência de distribuição da frota se inverteu, uma vez que os automóveis que no início deste período analisado representava 70% da frota total, enquanto a de motos representavam 11,5%, em 2008 caiu para 58,8% do total e as motocicletas passaram a 24,0%, aumentando sua representação no conjunto de veículos em circulação.

Alguns fatores interferiram para essa mudança de cenário do trânsito. Além do processo de “compressão tempo-espacial” que se acirra na década de 1990, em resposta à crise estrutural do capital, tornando as motocicletas uma opção de transporte mais interessante pelo seu menor custo e maior agilidade,

²¹ Essa expressão, “fabricalização da cidade”, foi cunhada por Ferrari (2012) para se referir as alterações recentes produzidas no espaço urbano a partir da reestruturação produtiva e mundialização do capital, que implicaram em um controle logístico dos espaços e dos tempos urbanos para minimizar a dissipação do valor criado, visando eliminar qualquer empecilho à transformação da mais-valia em lucro.

²² MAPA DA VIOLÊNCIA 2011: Os jovens do Brasil. Caderno Complementar: Acidentes de Trânsito. Disponível em: www.mapadaviolencia.org.br

outro fator de estímulo para a massificação de seu uso a partir dessa década foi a “instalação de indústrias de ciclomotores no país, sob o amparo de fortes incentivos fiscais e de uma ideologia que apresentava a moto como saída veicular para os pobres” (MAPA DA VIOLÊNCIA, 2011, p. 29).

Deste modo, no conjunto das grandes corporações que contribuíram para o desenho da rede de transporte que se tem hoje no Brasil, estruturando noções de organização eficiente do espaço e aceleração do tempo, a Honda teve liderança desde sua instalação no país, em 1971, apresentando hoje uma dominância de cerca de 90% do mercado brasileiro, conforme se pode observar pela foto abaixo de um estacionamento público de motocicletas do centro de Campinas²³ em que praticamente todas elas são modelos da Honda:



Figura 4: Estacionamento público de motocicletas no centro de Campinas em um dia de semana.

Fonte: Adilson de Godoi, 2012.

De acordo com o estudo de Marcelino (2006), apesar da instalação desta fábrica, inicialmente operando apenas na zona franca de Manaus, já se dar

²³ Campinas possui atualmente uma frota de motos avaliada em 115 mil unidades, de acordo com reportagem publicada em 23 de julho de 2012 pelo jornal Correio Popular, intitulada “Criar regras e proteger os motoboys” (Anexo 5).

de modo plenamente adaptada ao signo desta nova forma de produção “flexível”, que emergiu a partir da crise do capital de 1973, ela precisou enfrentar no Brasil uma “tradição recente, mas já consolidada, de locomoção em quatro rodas” (MARCELINO, 2006, p. 93).

Entretanto, a despeito da resistência inicial para a entrada no mercado brasileiro, a Honda soube explorar de modo exemplar, por meio do slogan “Asas da liberdade!”, o desejo frustrado de liberdade substantiva de que o indivíduo moderno padece, sobretudo no contexto em que o seu direito liberal de ir e vir é questionando pelo caos urbano gerado pelas operações logísticas *just in time*, que externaliza os estoques das “fábricas enxutas” para as ruas da cidade, saturando a cidade de caminhões e motocicletas a assegurar o fluxo de mercadorias e informações, ao mesmo tempo em que continua a gerar incessantemente a necessidade do consumo de meios de transporte individualizados, que permita a completa sincronização de toda a população a esse *tempo certo* (FERRARI, 2012).

Assim, de fins da década de 1970, quando a Honda lança no mercado a primeira CG 125, ainda hoje o principal modelo de moto entre os trabalhadores entrevistados, até fins da década de 1980, quando lança um modelo de CG 125 a álcool, de pouca repercussão no mercado brasileiro, a Honda não havia ainda conseguido emplacar o sucesso de vendas que teria nos anos 1990 e 2000, em partes porque foi na última década do século XX, que a atividade de transporte sobre duas rodas de fato se difundiu, ampliando, sobretudo, o consumo de motos econômicas como o modelo CG 125²⁴.

As entrevistas realizadas com alguns trabalhadores sobre duas rodas mais velhos mostram que a prestação de serviços de vendas e cobranças de

²⁴ A Honda Motor do Brasil escoou, nos primeiros anos do século XXI, aproximadamente um milhão e meio de motocicletas por ano, chegando a marca de 13 milhões em 2009, enquanto foi necessário uma década e meia para atingir, em 1991, a marca de 1,5 milhão de motocicletas colocadas no mercado brasileiro. Ou seja, a Honda colocou anualmente no trânsito brasileiro, no início dos anos 2000, o mesmo número de motocicletas (1,5 milhão) que conseguiu vender ao longo de toda a década de 1980, mostrando que o crescimento da frota de motocicletas, que se acelerou muito nas últimas décadas conforme mostra o Mapa da Violência de 2011, teve grande participação da Honda (www.honda.com.br).

títulos e dívidas a domicílio com motocicleta já existia antes da década de 1990, conforme será melhor demonstrado no próximo item deste capítulo, em que se analisará as mudanças na forma de contratação dos motofretistas ao longo do tempo. De qualquer modo, o trecho do relato abaixo, de um destes trabalhadores precusores da atividade em Campinas, permite observar que a aquisição de uma Lambreta viabiliza a sua atividade profissional, enquanto que a compra de uma Honda CG 125 marca um momento de sua definitiva profissionalização, ampliando o alcance de seu serviço para as cidades do entorno de Campinas, que compõem hoje sua Região Metropolitana:

Nessa época em que eu estava com um fusquinha, que eu comprei depois de casado, eu já comecei a fazer cobrança. (...) Mas depois eu vi que não dava para fazer assim, de carro, e eu entrei na Lambretinha. (...) Quando eu comecei na cobrança mais brava mesmo, aí é que veio minha Lambreta. (...) Com essa Lambreta eu rodei bastante! [Depois eu passei] (...) a viajar. Eu ia para Rio Claro, Cordeirópolis, Piracicaba, Sorocaba, com uma motinho 125. A Honda 125. (Adilson)

Deste modo, o trecho do relato acima, em que o entrevistado se recorda do momento em que passou a utilizar a moto como sua ferramenta de trabalho, no início da década de 1980, fornece mais elementos para que se compreenda o processo de formação do grupo profissional dos motofretistas de Campinas. Assim, parece acertada a afirmação de Matos (2008, p. 79) de que “ter poucas opções e ter uma moto é uma combinação que possibilita a muitas pessoas encontrarem, no serviço de entregas, uma forma de garantir uma remuneração mensal”.

Ademais, a análise da história de vida do depoente acima mencionado permite afirmar que tal segmento do transporte já estava se desenvolvendo em Campinas desde o início da década de 1980, sobretudo empregando, na atividade de cobrança de títulos e dívidas, bem como de vendas a domicílio, trabalhadores que não se inseriram de modo satisfatório – do ponto de vista da estabilidade, da

remuneração e dos direitos sociais do trabalho – ao mercado de trabalho formal durante a vigência do padrão de produção taylorista/fordista.

Por isso, é necessário não se perder de vista que, embora essa atividade de transporte sobre duas rodas, apenas em julho de 2009 tenha sido regulamentada pelo Ministério do Trabalho e do Emprego através da Lei nº. 12.009, conforme consta na Classificação Brasileira de Ocupações do Portal do Trabalho e do Emprego ²⁵, na prática ela já vinha sendo exercida, inclusive num contexto anterior ao imperativo da velocidade que se acirra na década de 1990.

Portanto, a constituição deste grupo profissional é um processo histórico em que o desenvolvimento dos meios de transporte, em direção a uma mobilidade urbana mais individualizada, como forma de supressão do espaço pelo tempo, exerceu forte determinação sob a formação do ramo dos transportes rápidos, mas não se constitui sua única explicação.

Assim, cabe seguir com o exame de uma última determinação da formação dessa categoria profissional, que diz respeito às novas formas de contratação da força de trabalho, uma vez que a outra face do cenário de “compressão tempo-espacial”, que emergiu após a crise estrutural do capital, são as mudanças organizacionais na gestão do trabalho, pela disseminação dos arranjos de empregos flexíveis, ou melhor, pelo acirramento do processo de precarização do trabalho, que é um velho conhecido dos países latino-americanos.

²⁵ “42. Mototaxista e Motoboy: Lei nº. 12.009, de 29 de julho de 2009 - regulamenta o exercício dos profissionais em transporte de passageiros "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.”
Fonte: <<http://www.mtecho.gov.br/cbosite/pages/regulamentacao.jsf>>.

3.3. Os motofretistas na trama histórica da precarização do trabalho

Se, por um lado, demonstrou-se até o momento que a consolidação da atividade de motofrete em Campinas sofreu forte determinação das migrações das décadas de 1970 e 80 em direção à RMC, bem como do monopólio corporativo da indústria automobilística no desenvolvimento do transporte urbano, o processo de formação desta categoria não pode ser entendido sem levar em consideração a articulação de velhas formas de trabalho precarizado – como o trabalho “autônomo” e informal – com novas formas de flexibilização introduzidas no Brasil na década de 1990 – como a terceirização e a “pejotização”.

Entretanto, diferente do enfoque dado até o momento acerca das múltiplas determinações da formação do setor do motofrete em Campinas, a análise do impacto dos arranjos de empregos flexíveis se fará a partir de um olhar mais amplo sobre essas transformações estruturais das relações de trabalho no capitalismo contemporâneo, mais atento às particularidades do mercado de trabalho brasileiro no bojo deste processo, do que às especificidades históricas de Campinas.

Deste modo, um primeiro esforço teórico que contribuirá para a análise das relações contratuais de trabalho na atividade de motofrete, deve ser no sentido de fazer um breve apontamento sobre o que se entende por “flexibilização”, bem como sobre a particularidade brasileira na “passagem para a nova modalidade da acumulação capitalista, a ‘acumulação flexível’” (ALVES, 1999, p.35), levando-se em consideração a precariedade estrutural de seu mercado de trabalho.

Com as crises econômico-político-sociais iniciadas na década de 1970, primeiro no núcleo das economias centrais e, mais tarde, disseminadas para as economias da América Latina, as corporações viram-se com capacidade excedente inutilizável, movendo-as para um processo de racionalização,

reestruturação produtiva e intensificação do controle do trabalho. De acordo com Harvey (1989, p. 140):

A mudança tecnológica, a dispersão geográfica para novas zonas de controle do trabalho mais fácil, as fusões e as medidas para acelerar o tempo de giro do capital passaram ao primeiro plano das estratégias corporativas.

Entretanto, a despeito do papel importante de todas as iniciativas de incorporação tecnológica e transformação produtiva, a desregulamentação dos direitos do trabalho foi a principal resposta dada pelo capital diante deste cenário de crise, na medida em que os patrões tiraram proveito do enfraquecimento do poder sindical e da grande quantidade de mão-de-obra excedente (desempregados ou subempregados) para impor regimes e contratos de trabalho mais flexíveis (HARVEY, 1989).

Assim, nos países centrais do mundo capitalista, a partir da crise do final da década de 1970 tratou-se de reverter ou enfraquecer a forma de atuação da regulação social e pública do trabalho, que predominou durante o contexto do *Welfare State*, a qual se fundamentava na concepção de que o mercado está marcado por um desequilíbrio estrutural entre capital e trabalho, implicando que o Estado, através de um sistema de proteção social, devesse cumprir, de certo modo, o papel de “desmercantilizar” o trabalho. De acordo com Krein (2007, p. 4):

O processo de ‘desmercantilização’ do trabalho foi resultado de uma construção sócio-política. Pela política foi construída uma regulação pública do trabalho, por meio da introdução, por um lado, de direitos trabalhistas e de sistemas de proteção social e, por outro lado, do reconhecimento dos sindicatos e de seu poder de contratação coletiva.

Entretanto, Krein (2007) alerta para o fato de que no contexto do capitalista tardio brasileiro, essa regulação social do trabalho nunca alcançou o mesmo grau de proteção do que nos países centrais, de tal modo que no Brasil não se tratou propriamente de “desregulamentar” os direitos do trabalho, porque o

mercado de trabalho aqui sempre foi flexível²⁶. Neste sentido, para esse autor, ao se referir a essas transformações estruturais da regulação e gestão do trabalho no Brasil, após a crise estrutural do capital, é mais adequado utilizar o conceito de “flexibilidade”, uma vez que a partir da década de 1990 é que se passa a introduzir na realidade brasileira regulamentações que ampliaram a flexibilidade já existente em certos elementos centrais das relações de emprego.

Além de a realidade brasileira guardar essa particularidade de historicamente ter sido marcada por relações de trabalho estruturalmente precárias, o avanço da década de 1980, no sentido de uma maior proteção social ao trabalho, se constituiu em uma exceção ao cenário global deste período em que os países centrais já estavam em plena implementação da agenda da flexibilização. Ou seja, no Brasil, a década divisora de águas rumo à acumulação flexível foi de fato 1990. A respeito das mudanças trazidas com a inflexão política após a eleição de Collor, Krein (2007) afirma que:

Apesar da existência de um mercado de trabalho flexível nos aspectos centrais das relações de emprego, a reforma trabalhista que aparece na agenda nacional tem como horizonte fortalecer a regulação privada do trabalho ampliando o espaço para o empregador definir as condições de uso e remuneração do trabalho ou incentivar uma concorrência entre os ocupantes do mercado de trabalho. (...) Neste sentido, a lógica da regulação implementada nos anos 90 constitui-se em uma reação contrária às transformações ocorridas nos anos 80. (...) Na concepção adotada, o objetivo é deixar o mercado encontrar o ponto de equilíbrio entre o preço do salário e o nível de emprego. (2007, p. 63-4)

Deste modo, em última instância, o que se coloca em questão com a agenda da flexibilização hoje em todo o mundo é a “mercantilização” da força de trabalho e a imposição de um padrão de negociação direta entre trabalhador e empregador, considerados livres e iguais (KREIN, 2007). Ou seja, em outros

²⁶ Segundo a análise de Krein (2007), o avanço da flexibilização no Brasil se deu, sobretudo, pelas brechas de um mercado de trabalho marcado pelo excedente estrutural de força de trabalho, heterogeneidade, concorrência predatória e frágil sistema de proteção social.

termos, trata-se de “reconstituir junto com o neoliberalismo, o neocontratualismo, o que significa uma busca de aproximação, ao máximo possível, entre regulação e leis de mercado (auto-regulável)” (KREIN, 2007, p. 5).

Neste sentido, pode-se afirmar que, ainda que no Brasil já se pudesse falar de um mercado de trabalho flexível antes da crise global de fins da década de 1970, por conta das características estruturais de seu mercado de trabalho, não se pode afirmar que estivesse em jogo uma apropriação ideológica da noção de flexibilização antes da década de 1990. Por sua vez, no cenário atual de acumulação flexível, a questão da flexibilização se emprega como um eufemismo para a precarização do trabalho, fazendo-se válida a afirmação de Mészáros (2006, p.27-8) de que “o mito da ‘flexibilidade’ é uma maneira de dourar a pílula”.

Deste modo, tanto para entender a consolidação da atividade de motofrete em Campinas, quanto para conceber a incorporação desse grande contingente de motofretistas de todo o Brasil numa noção ampliada de classe trabalhadora, de *classe-que-vive-do-trabalho*, é necessário uma reflexão mais aprofundada sobre o impacto desta reestruturação do capital/flexibilização do trabalho na constituição articulada de uma trama de precarização, que tem elementos das velhas e das novas formas de regulação e gestão do trabalho, na qual esses trabalhadores e trabalhadoras sobre duas rodas encontram-se enredados.

Na pesquisa realizada em Campinas, pôde-se constatar a presença de quatro formas de vinculação dos motofretistas a sua atividade – como “autônomo”, como contratado direto, como terceirizado e como pessoa jurídica (PJ) – sendo que dentre essas formas, a contratação via empresa terceirizada é de longe a mais frequente neste ramo do mercado de trabalho, tal como se demonstrará adiante a partir dos resultados da pesquisa realizada em Campinas e do diálogo com outras pesquisas sobre a categoria.

Entretanto, é necessário que não se perca de vista que a predominância dessa forma de contratação terceirizada dos motofretistas é, em si, resultado de um processo histórico de precarização do trabalho, em que os

direitos sociais e a estabilidade laboral foram sendo negados de modo cada vez mais institucionalizado pelo Estado, contraditoriamente, ao mesmo tempo em que a atividade foi se consolidando e regulamentando em fins da década de 1990 e início do século XXI.

Deste modo, os resultados obtidos por meio desta investigação permite afirmar que o processo de regulamentação da atividade dos motofretistas não vem lhes assegurando o cumprimento de seus direitos como trabalhadores, nem condições de trabalho menos precárias²⁷. A esse propósito inclusive, os próprios motofretistas de Campinas colocaram em xeque as intenções dessas formas de intervenção do Estado na atividade, declarando que normalmente elas surgem como uma sobrecarga de custos e deveres a serem arcados pelos trabalhadores, ao invés de se constituírem em um sistema de proteção social à categoria.

A percepção da regulamentação do Estado como um prejuízo para o lado mais frágil dentre as partes estruturalmente desiguais da relação capital-trabalho, faz parte deste cenário neoliberal em que o Estado, apesar da renovação do discurso do *laisse-faire*, não se torna neutro às demandas das diferentes classes sociais, ao contrário, atua no sentido de proteger o capital. Assim, diante da agenda da flexibilização do emprego, a despeito das normatizações legais, o Estado cumpre um papel regulador pela negação da regulação, ou seja, por deixar ao setor privado a negociação direta entre capital e trabalho (KREIN, 2007).

Neste sentido, a experiência de trabalho de Adilson é bastante emblemática do caráter estruturalmente flexível do mercado de trabalho, bem como do avanço da precarização no bojo do processo de implementação da agenda da flexibilização da década de 1990. Na década de 1980, esse trabalhador, que tivera até então uma trajetória laboral entrecortada por ocupações em várias empresas do ramo industrial, do comércio e do setor público,

²⁷ Alguns estudiosos desta categoria chegam a conclusões diferentes acerca do papel da regulamentação. Matos (2008), por exemplo, afirma que: “o fato de o serviço de motofrete não ser regulamentado (...) gerou (...) muito desrespeito aos direitos de motofretistas” (2008, p. 31). No mesmo sentido, Silva et al (2008a) afirma que: “a falta de regulamentação profissional (...) contribuiu para a manutenção de más condições de trabalho a que os motoboys são submetidos” (2008a, p. 347-8).

em busca de uma remuneração digna para o sustento de sua família, inicia-se na profissão de “motoqueiro”, tal como fora apresentado anteriormente acerca da aquisição de sua motocicleta para a atividade de cobrança de títulos a domicílio.

Nessa conjuntura, dado o caráter ainda incipiente desse tipo de transporte e comunicação com moto em Campinas, Adilson era obrigado a prestar seus serviços para inúmeras empresas, sobretudo porque não tinha registro em carteira de trabalho que lhe desse a estabilidade e a remuneração necessária. Conforme se recorda:

Quando eu trabalhei na Intermedic, mesmo antes de eu ser registrado (...) eu trabalhava com outras cobranças. Eu cheguei a trabalhar com sete cobranças. Tinha hora que eu chegava em uma pessoa e falava: “Intermedic. Não, desculpa, não é Intermedic, é o Sérgio Cecone... Não, também não...!” [risos]. Eu falava outro [nome], porque era uma série de cobranças. Isso daí eu fiz uns 3 anos. Não tinha registro nada. (Adilson)

O relato acima mostra, portanto, que a sobrecarga de trabalho é uma consequência direta do caráter precário de seu vínculo de trabalho e de remuneração real, o qual já estava dado na trajetória de vida deste trabalhador, antes mesmo da passagem para a modalidade da acumulação flexível.

Entretanto, ainda depois de contratado pela empresa Intermedic, com registro em carteira de trabalho, Adilson ainda se vê diante da necessidade de arrumar meios de completar sua renda, haja visto o baixo nível de remuneração negociado nesse contrato. Além disso, apesar de registrado, permaneceu sem o usufruto de vários direitos sociais do trabalho – como férias e renda fixa mínima de subsistência – muitas vezes pressupostos mecanicamente em análises que desconsideram as particularidades brasileiras na estruturação da relação capital/trabalho ²⁸.

²⁸ Por exemplo, no estudo feito por Matos (2008), a visão de que o surgimento da categoria dos motofretistas é resultado da exclusão de grande parte da população economicamente ativa (PEA) do mercado de trabalho formal, supervaloriza a determinação da reestruturação produtiva do capital, no cenário de crise do modelo taylorista-fordista, na formação deste grupo profissional, perdendo de vista que, grande parte deste contingente de trabalhadores empregados nessa atividade de transporte sobre duas rodas, já se encontrava

No trecho do relato abaixo se pode observar que tal situação de negação de direitos vivenciados por Adilson, que já ocorria mesmo durante o período em que estava registrado – o que fica explicitado em sua afirmação de que “nunca teve férias” – se agravou quando passou a trabalhar para o Hospital e Maternidade Albert Sabin como “autônomo”:

Nunca tive férias. (...) Para eles também era bom, porque se você não está registrado, você tem menos [direitos trabalhistas], não tem nada de direito trabalhista. (...) Eu trabalhei 12 anos lá. Quando eles faziam fim de ano, eles davam champanhe para todo mundo. Eu entrava lá, eu via champanhe para todo mundo, para mim não tinha nem guaraná! Mas eu falava assim: ‘Tudo bem. Está bem’. Eu sou um cara íntegro, só que eu achava que isso aí não estava certo. Injustiça! No mínimo eles tinham que chegar para mim: ‘olha, eu não vou te dar champanhe não, vou te dar um aboninho. No fim do ano você ganhou para mim R\$ 10.000,00, vou te dar R\$ 100,00 de aboninho’. Um por cento. Não, eles simplesmente ignoravam. (Adilson)

Ou seja, o relato mostra que o seu vínculo como “autônomo” era apenas uma forma de descaracterização de relações trabalhistas, o que se apresenta muito frequente na história do capitalismo tardio brasileiro, diferindo de um trabalhador informal apenas na medida em que assumiu por sua conta e risco o recolhimento do INSS para o momento da aposentadoria. Assim, ao longo de sua trajetória como motofretista – passando por trabalhador registrado a “autônomo” – sua condição de trabalho, levando em conta a estabilidade, a remuneração e os direitos sociais, não sofreu significativas mudanças, apontando para um caráter estruturalmente flexível e precário do mercado de trabalho brasileiro, precariedade esta que parece ter relativa independência em relação as normatizações em vigor.

Entretanto, apesar de ter percorrido boa parte de sua trajetória laboral como trabalhador sem direitos, um detalhe importante que chamou a atenção

submetido a diferentes formas de precarização do trabalho, conforme se demonstrará nas análises que se seguem.

durante a gravação do seu depoimento em sua residência, no contexto em que já tinha se aposentado da profissão, foi o fato de Adilson encontrar-se com todas as suas carteiras de trabalho sobre a mesa, como mostra a foto abaixo.



Figura 5: Foto das três carteiras de trabalho que este entrevistado acumulou ao longo de sua trajetória profissional e que foi espontaneamente utilizada por ele no momento da gravação do depoimento como “muleta da memória”.

Fonte: Stela Cristina de Godoi, 2009.

Do ponto de vista da análise da experiência dos motofretistas na trama da precarização do trabalho ao longo das últimas décadas, chama a atenção nesse episódio o fato de que a carteira de trabalho, que simboliza a existência de um vínculo formal de trabalho, é atualmente um documento menosprezado por muitos motofretistas, que simplesmente as abandonam em seus empregos depois que cumprem períodos de experiência, conforme se pôde observar em uma das empresas terceirizadas visitada, em que havia uma gaveta lotada de carteiras de trabalho deixadas para trás.

Ou seja, essa diferença no tratamento dado a esse documento, que carrega em si o pressuposto da existência de um sistema de proteção social do trabalho, entre um motofretista aposentado e os jovens motofretistas do mercado da terceirização, mostra justamente que a nova dinâmica do trabalho instaurada

com a introdução da agenda da flexibilização a partir da década de 1990, implicou não só em mudanças normativas e técnicas, mas também em uma nova subjetividade destes trabalhadores, apontando para uma mudança na configuração identitária enquanto sujeitos de direitos.

Levando em consideração esse amplo impacto da agenda da flexibilização sobre a sociedade, é importante analisar agora uma série de outros relatos coletados no trabalho de campo da pesquisa, em que a década de 1990 marca a inserção de muitos trabalhadores na atividade de motofrete, haja visto o impulso dado pela expansão do consumo a domicílio (*“delivery”*) e pela adequação da indústria e comércio ao padrão *just in time* de produção, definido por Antunes (2000) como o maior aproveitamento possível do tempo de produção.

A análise dos depoimentos destes motofretistas entrevistados por esse estudo mostra, por sua vez, que, inicialmente, era comum que fossem contratados diretamente pela empresa empregadora, usufruindo uma expectativa positiva de crescimento profissional, pela estabilidade do contrato, pela abundância da demanda por esse tipo de serviço e pela boa remuneração, conforme mostra o relato abaixo em que Fernão relembra a sua entrada nessa profissão:

Pelos anos de 1991 para cá eu estava trabalhando como vendedor de um atacadista. Vendia secos e molhados. Eu ia de carro, só que o carro gastava muito, era difícil o estacionamento, então eu acabei comprando uma motinha (...) e aí comecei a gostar. Como nesse serviço já não estava ganhando muito bem, o quê que aconteceu? Como [a maior parte das] pessoas que tem moto fazem: complementei [a renda]. Então, surgiu a ideia de fazer entrega de pizza à noite. Fui procurar no jornal (...) o que [tinha] de [emprego de] motoboy. Então surgiu a Pizza Hut. (...) E aí no ano de 1993 fui lá, fiz entrevista. (...) Como motoboy o [meu] primeiro [emprego] foi na Pizza Hut. (...) [Na] Pizza Hut, (...) a gente começou a ver que realmente ganhava-se bem, [porque] naquela época tinham muitos prédios, chegava a tirar em torno de 1500 reais, só trabalhando na parte da noite. (Fernão)

Assim, conforme aponta o relato acima, a formação desse grupo profissional é impulsionada pela oportunidade que muitos trabalhadores, então

submetidos a vínculos precários de trabalho ou com baixa remuneração, viram de complementar a sua renda, mostrando que essa categoria nasce no seio da própria precarização estrutural do mercado de trabalho brasileiro.

Silva et al. (2008a) também chamam a atenção para a influência do cenário de desemprego que se acirra após a década de 1990, como motivação da inserção nessa profissão. Na investigação realizada em Campinas pôde-se observar a importância que o desemprego gerado pela reestruturação produtiva nas indústrias da RMC teve para a produção de força de trabalho excedente, em parte absorvida por esse serviço de transporte, sobretudo entre os jovens. De acordo com Alex, um desses jovens ingressos na profissão, após ter sido demitido pela empresa terceirizada que prestava serviço para Bosch, onde trabalhava como empilhadeira, a profissão de “motoboy” apresentou-se *“como uma última opção”*: *“Ela foi a última opção, não teve jeito. O desemprego está duro. É muita competição!”*.

Entretanto, a análise da trajetória do conjunto de motofretistas ouvidos pela pesquisa mostra que uma minoria dentre eles migrou deste cenário industrial. A maior parte dos motofretistas entrevistados vinha de uma trajetória de trabalho no setor de comércio e serviço – como camelô, almoxarife, assistente administrativo, segurança patrimonial – mostrando que a profissão de motofretista se insere dentro da atual tendência de alargamento do setor de serviços.

Por sua vez, de acordo com o estudo de Matos (2008), quando interrogados sobre porque resolveram trabalhar como “motoboy”, as respostas de seus entrevistados seguiram um padrão que incluía como justificativa a facilidade de se conseguir emprego como motofretistas, a falta de opção, a falta de estudo/qualificação profissional e a dificuldade de inserção no mercado de trabalho. Assim, pode-se concluir que, de modo geral, a categoria dos motofretistas nasce sob influência da precarização estrutural do mercado de trabalho brasileiro, pelo avanço da agenda da flexibilização e do desemprego da década de 1990 e pela crescente imbricação do setor de serviço, indústria e comércio.

Ao lado dessa oferta expandida de emprego para esse perfil de trabalhador, a incorporação da agenda da flexibilização na pauta da economia pública e privada muda essas relações de trabalho, tais como foram vivenciadas por Fernão e outros trabalhadores no início do desenvolvimento do setor do motofrete. Muda primeiro porque se torna predominante a terceirização deste serviço e, segundo, porque a remuneração, por consequência da própria subcontratação, diminui, conforme se demonstrará mais detalhadamente no próximo capítulo.

Neste momento da exposição da pesquisa, entretanto, é importante analisar a forma como se dá a entrada do processo de terceirização neste segmento do transporte, para que se continue a demonstrar a influência da articulação das novas e velhas formas de precarização do trabalho na formação da categoria dos motofretistas. Deste modo, os resultados do estudo dão pistas importantes para se explicar o porquê do “sucesso” da terceirização neste setor do motofrete, não só em Campinas, como em outras grandes cidades ²⁹.

A este respeito, a história narrada por um depoente do estudo sobre a forma como se deu a implementação da entrega terceirizada de uma tradicional pizzaria de Campinas na década de 1990, na qual ele passou de funcionário contratado a micro-empresário, é emblemática para se compreender a face política deste processo de legitimação da subcontratação que a agenda da flexibilização possibilitou. Deste modo, Fernão relembra:

Quando eu entrei aqui em 1996, era registrado e nós éramos um montante de nove motos, todos funcionários do Restaurante. E aí, foi por volta, mais ou menos, de 2004, [que] o restaurante resolveu

²⁹ De acordo com matéria divulgada pela Assessoria de Imprensa da Câmara Municipal de Campinas, intitulada “Regulamentação de motoboy passa em 1ª votação” (Anexo 6), 80% dos motofretistas da cidade estão vinculados a uma empresa ou cooperativa, sendo a minoria autônomos. O estudo realizado pela EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A) no qual se baseia essa matéria também concluiu que há 69 empresas prestadoras deste serviço (ou seja, as terceirizadas do motofrete) atualmente em Campinas. Entretanto, os dados apresentados sobre o número de motofretistas que atuam hoje no município ainda são muito imprecisos, devido ao cadastramento incipiente destes profissionais. Segundo o jornal Correio Popular de 23 de julho de 2012 (Anexo 5) atualmente atuam em Campinas cerca de 7 mil motofretistas.

terceirizar o serviço de entrega e, então começou fazer algumas experiências com algumas empresas de terceirização, só que (...) os motoqueiros, que ganhavam muito bem, não aceitaram a terceirização e o quê que aconteceu? Eles resolveram fazer uma greve: 'Vamos fazer uma greve, ou ficamos nós ou ficam os terceirizados. Não dá para ficar as duas'. E aí resolveram [parar], num pleno domingo de paulera (...): 'Hoje ninguém vai trabalhar porque é greve!'. E aí o telefone tocando, o pessoal pedindo, uma loucura! E as motos não saíam. Eu queria entregar, porque tinha minhas contas para pagar, tinha obrigações. Foi daí que eu acabei ficando [empregado], porque neste mesmo dia eu entrei lá e falei com o dono (...): 'Eu não estou fazendo parte disso daí, só que eles disseram que se alguém for sair eles vão murchar o pneu'. (...) [Ele falou]: 'Fica na sua, fica quieto aí, não dá confiança'. (...) Então a partir daí, na segunda-feira, o patrão mandou a carta de demissão por justa causa para todos eles e eu não recebi essa carta. Ele falou: 'Olha, deixa a poeira baixar, daqui uma semana você volta e a gente conversa'. (Fernão)

O relato acima mostra que os trabalhadores que eram contratados pela empresa na ocasião da terceirização, resistiram a esse processo justamente porque o identificavam como uma ameaça às condições de trabalho que usufruíam como funcionários registrados diretamente. O próprio desdobramento que se seguiu a essa mobilização espontânea destes motofretistas mostra que de modo algum estavam enganados quanto às intenções dessas “experiências” que o dono do Restaurante vinha fazendo. De fato seria questão de tempo até que todo o serviço de entrega fosse terceirizado. Assim, chama atenção o efeito desagregador da unidade de classe que a terceirização promove quando se infiltra dentro de determinada atividade.

Entretanto, não só a terceirização fragmenta, como também seu “sucesso” pressupõe certo grau de desmobilização política. No caso de Fernão, a sua não adesão à paralisação foi justificada à pesquisadora pelo desejo de preservar esse emprego, porque temia não aguentar por muito mais tempo o ritmo de trabalho que a profissão o obrigava, levando em conta que não teria aposentadoria remunerada pelo Estado, já que não havia recolhido imposto como autônomo durante boa parte de sua trajetória em que não teve registro em carteira de trabalho, como mostra o trecho do relato abaixo, em que Fernão responde de

onde veio a ideia de abrir firma e, como microempresário, assumir a gestão do serviço de entrega deste mesmo Restaurante:

Então, a ideia veio porque a idade vem chegando, né! A primeira preocupação minha era como garantir uma renda, pois não tenho casa de aluguel, não tenho a aposentadoria, devido aos trabalhos que fiz como autônomo, mas não recolhendo o INSS, aproximadamente durante uns quatro, cinco anos. (...) E isso hoje está pesando, hoje está fazendo falta, porque eu estaria aposentado agora, com um salário bom inclusive, mas não deu e ainda faltam uns quatro anos. Então eu fiquei preocupado, porque falei: 'Puxa vida, não sei se vou conseguir aposentar'. A intenção é aposentar, mas a gente nunca sabe e não sabe com quanto também, né. A aposentadoria hoje em dia é duvidosa. Então eu comecei a tentar achar alternativa e foi quando a empresa, o Restaurante Rosário, sugeriu que eu desse baixa na carteira e que aceitasse organizar a entrega. (Fernão)

Ou seja, antes de ser uma decisão tomada livre e independentemente por esse trabalhador, abdicar da condição de funcionário registrado para tornar-se microempresário foi fruto da persuasão direta de seus patrões e indireta do próprio ambiente econômico neoliberal que questionava a segurança da aposentadoria pública.

Por sua vez, pode-se afirmar que, de modo geral, o sucesso da terceirização no Brasil se deveu à existência de um mercado de trabalho marcado por excedente de força de trabalho e precariedade estrutural, assegurado por uma regulação pública que nunca alcançou os níveis de segurança e estabilidade dos direitos sociais conseguidos nos países centrais (KREIN, 2007). Assim, como mostra o episódio discutido acima nessa empresa de Campinas, a terceirização foi estruturada e estruturante de um processo de desmobilização política e precarização do trabalho.

Essa pesquisa realizada em Campinas, bem como as outras investigações sobre a atividade de motofrete em distintos universos empíricos, chamam a atenção, ademais, para o fato de que dentro das próprias empresas terceirizadas de transporte rápido, que já se definem como uma forma de

precarização das relações de emprego, há diferentes contratos de trabalho, jornada e remuneração. No entanto, neste momento da exposição da pesquisa, a análise se debruçará apenas sobre a questão dos contratos, enquanto que o exame da diversidade de remuneração e jornada se fará no próximo capítulo.

A despeito das particularidades das realidades locais apresentadas pelas outras pesquisas sobre essa categoria, é possível identificar três formas principais de engajamento destes trabalhadores dentro da organização do trabalho nestas empresas terceirizadas: como motofretista fixo (que normalmente é registrado em carteira de trabalho e agenciado por meio de um contrato de prestação de serviço firmado entre a terceirizada e a empresa demandante do serviço); como motofretista avulso (que nem sempre é registrado em carteira de trabalho e fica à disposição da terceirizada para realizar entregas a diferentes clientes) e como esporádico, ou *free lancer* (que nunca é registrado em carteira de trabalho e só é requisitado pela terceirizada esporadicamente quando a demanda de serviço aumenta muito).

Essa diversidade de formas de vinculação dos motofretistas dentro das empresas terceirizadas se constitui em uma forma de gestão da força de trabalho que promove um esgarçamento ainda maior da identidade de “trabalhadores com direitos”. Se o sucesso da terceirização do motofrete, como se mostrou anteriormente, foi resultado da existência de uma precarização estrutural, essas diferentes modalidades de contratação dos motofretistas dentro das próprias terceirizadas, que estabelece diferentes níveis de degradação das relações trabalhistas, se constitui em uma prática empresarial toyotizada de gestão, que contribui para a desmobilização dos trabalhadores, dificultando a organização política da categoria.

Deste modo, estes diferentes meios de vinculação destes trabalhadores com o processo de terceirização – fixo, avulso ou esporádico – apontam para a existência de relações de trabalho informais diretamente integradas à produção capitalista, caracterizando o que Tavares (2004) chamou de “nova informalidade”. Ou seja, dentro das próprias empresas terceirizadas, que já se definem como uma

forma de flexibilização das relações de emprego, há contratações bastante precarizadas de trabalho, que apontam para a articulação da informalidade com a terceirização. Neste sentido, Tavares (2004, p. 43) afirma que:

Graças à terceirização, a informalidade se torna uma forma adequada ao capital, porque participa efetivamente da produção sem implicar os custos do trabalho formal, e porque, aparentemente, não se configura como uma relação entre opositores.

Deste modo, dentro daquilo que Tavares (2004) está conceituando como a “nova informalidade”, se inclui não só os pequenos negócios formais e informais, levados em consideração nas análises anteriores, mas também outra forma de flexibilização do mercado de trabalho mencionada por Krein (2007), que se mostrou presente no trabalho de campo dessa pesquisa junto aos motofretistas de Campinas, a “pejotização”, uma forma atual de subsunção ao capital em que o trabalhador aparece como capitalista de si mesmo.

A trajetória de vida de Filipe, empresário do ramo dos transportes rápidos de Campinas biografado no início da exposição deste estudo, ilustra bem a situação em que a terceirização possibilitou, de fato, o nascimento de um novo negócio, como subcontratação organizada em modelo empresarial. Filipe, depois de cerca de dois anos trabalhando diretamente com a atividade de entrega de jornal – para a qual já havia aberto firma e, mediante a qual adquiriu um capital inicial composto por uma Kombi e uma moto – assumiu a folha de clientes de outra empresa de transporte, cujo proprietário estava desistindo do negócio. Assim, estando assegurado esse primeiro portfólio de clientes, o novo empresário começou a comprar a força de trabalho de outros motoqueiros e a consumi-la de modo capitalista, consolidando o seu lugar neste nicho de mercado.

Mas, a despeito de na totalidade das histórias coletadas pela pesquisa ter sido possível observar essas histórias de “sucesso” no processo de passagem de trabalhador a “pequeno-capitalista”, situações como essa foram raras. Contudo, elas foram fundamentais do ponto de vista ideológico, na medida em que

contribuíram para desmobilizar os trabalhadores, ao apresentar um caminho de resolução individualizada de problemas que são coletivos, uma vez que relacionados à sua condição proletária.

Entusiasmados com a possibilidade de ser um micro ou pequeno empresário, um grande número de motofretistas, insatisfeitos com suas condições de trabalho, se arriscaram como patrões, como mostra o trecho do relato abaixo:

Eu fiquei dois anos só trabalhando para mim, (...) eu trabalhava na rua também, mas tinha mais oito motoboys que eu tinha empregado. Eu comecei com a cara e a coragem. Eu não tinha nem possibilidade de abrir crédito nenhum! Fui ao Santander tentar pegar um dinheiro: 'Não. Não pode'. Aí o que aconteceu? Vai tocando desse jeito, contratos malfeitos... Ou seja, pagava só o motoboy, não sobrava mais nada. Aí eu resolvi montar a cozinha industrial (...) para salvar a outra. (...) Quando eu montei a cozinha, o Banco do Brasil me abriu o crédito pelo BNDES de 100 mil. Mas eu só saquei 15 mil. (...) Desses 15, hoje está em 30. (...) Se eu não começar a pagar, o negócio vai ficar [difícil]. (...) Eu procuro falar que não me arrependo do que faço, mas disso eu me arrependo. (Fernando)

Deste modo, a despeito dos motivos específicos que interferem para o sucesso ou a falência destas empresas de entregas rápidas, eles estão relacionados com o fato de uma empresa capitalista só existir, de acordo com Marx (1985a, p. 129):

Enquanto a apropriação crescente da riqueza abstrata é o único motivo indutor de suas operações (...). O valor de uso nunca deve ser tratado, portanto, como meta imediata do capitalismo. Tampouco o lucro isolado, mas apenas o incessante movimento do ganho.

Neste sentido, a despeito da existência da situação em que a abertura de firma resultou numa organização produtiva capitalista no meio empresarial do transporte rápido, o trabalho de campo da pesquisa se deparou com inúmeros relatos em que a motivação para a abertura de uma firma não residia na busca da “apropriação crescente de riqueza”, mas sim na tentativa de assegurar uma vida

material dentro dos padrões médio de subsistência, bem como, na esperança de diminuir sua jornada de trabalho, sobretudo a partir do momento em que isso parecia inviável pela venda direta de sua força de trabalho.

Assim, José, esgotado com os sucessivos golpes levados no interior deste mercado da terceirização, resolveu abrir sua própria empresa, encorajado pela garantia de serviço dada por um gerente do Banco Itaú, empresa para a qual já trabalhava, através de um contrato de prestação de serviço do Banco com a terceirizada de transporte de em que era funcionário:

O quê que aconteceu? Eu abri a firma, fui ao Banco, levei os papéis. O gerente falou: 'você já abriu conta num banco?'. Falei: 'não'. 'Então vem cá, vamos abrir a conta, jurídica e tal.' (...) Daí quando foi na segunda-feira eu já comecei a trabalhar. Isso já está fazendo 10 meses. (...) Só que está muito pouco. Diminui bastante nessa crise. [Inclusive] eu estava com um funcionário e dispensei. Agora estou sozinho porque não compensa. (...) A minha mulher chega a chorar. Eu falo: 'não esquentar a cabeça, (...) quando as coisas começarem a melhorar eu pago [as dívidas]'. Tem que melhorar! (...) Ou eu vou melhorar, ou eu vou piorar de vez agora (...) [porque] eu não trabalho de graça para mais ninguém. Eu prefiro entrar em dívida, mas de graça eu não trabalho mais. (José)

O relato acima deixa claro, então, a diferença qualitativa entre o capitalista, como personificação do capital, e a figura do PJ no ramo do transporte sobre duas rodas, o qual, como “capitalista de si mesmo”, tem como fim último um valor de uso, a manutenção das condições médias de subsistência por meio da venda de um bem imaterial, o serviço de locomoção.

Assim, apesar do estatuto jurídico-formal de empresário, muitos destes trabalhadores continuam sendo força de trabalho “livre como os pássaros”³⁰, despossuídos de qualquer meio de trabalho a não ser seu próprio corpo orgânico, como mostra a experiência de outro entrevistado da pesquisa, que foi persuadido

³⁰ Essa expressão foi usada metaforicamente por Marx (1985b) em sua análise sobre o processo de acumulação primitiva do capital que transformou uma massa de camponeses em trabalhadores livres. Libertos das formas de dominação tradicional feudal e, ao mesmo tempo, livres para vender sua força de trabalho diante da impossibilidade de sobrevivência material que não por meio dessa alienação de sua energia laborativa no mercado.

a abrir firma e comprar o meio de trabalho que seria utilizado para a entrega de uma nova tiragem de jornal de Campinas:

No Jornal, (...) eles me ofereceram uma oportunidade para trabalhar com uma microempresa (...). Mas na realidade eles me propuseram uma coisa, me disseram que ia ser uma coisa, e foi outra. (...) Eu achei que seria melhor, que eu iria trabalhar menos, que eu iria ter tempo para dormir. Mas foi a mesma coisa, aliás, foi um problema maior. Foi pior porque eu não conseguia me manter. Eu tinha contador, combustível, imposto para pagar e não valia à pena. Eu resolvi parar. (...) Eles falaram: 'Veja o que é melhor para você, procura o que é melhor para você.' E foi assim. (Gilberto)

Assim, este relato retrata mais uma situação em que o trabalhador responde legalmente como pessoa jurídica, mas na realidade continua sendo um funcionário da empresa contratante. Ou seja, esse testemunho aponta para o fato de que a “pejotização” é uma estratégia de precarização do trabalho, uma vez que, nessa como em outras experiências narradas para a pesquisadora, a decisão de abrir firma não se constituiu em uma iniciativa autônoma do “cidadão-empREENDEDOR”, tendo na verdade surgido diante de um sugESTIONAMENTO direto e indireto de seus próprios patrões.

Neste sentido, o trabalho “autônomo”, a terceirização, a “pejotização” – expressões concretas da “nova informalidade” – se constituem em “fios invisíveis” da trama da precarização que envolve a objetividade e a subjetividade destes trabalhadores sobre duas rodas (TAVARES, 2004). Essas diferentes estratégias de descaracterização das relações trabalhista e de flexibilização do mercado de trabalho foram o principal instrumento do processo de subcontratação organizada para reposição das taxa de lucro depois da crise estrutural do capital, bem como se constituiu no último impulso a consolidação deste novo segmento da indústria de transporte e comunicação, vital à reprodução do capital em contexto de “compressão tempo-espacial”.

Assim, após se demonstrar essa trama da precarização em que os motofretistas se vêm submetidos, tecida com esses “fios invisíveis” das velhas e

novas formas de emprego flexível, cabe agora examinar em que condições se dão a produção e reprodução da força de trabalho dos motofretistas, no contexto em que a terceirização já se tornou sua forma dominante de contratação.

Portanto, enquanto o olhar sobre a realidade concreta investigada esteve voltado neste Capítulo 3 para a esfera da circulação de mercadorias, sejam aquelas transportadas pelos motofretistas na urgência que atropela a vida social hoje, seja a própria força de trabalho negociada nas diferentes formas precarizadas de contrato de trabalho ora analisadas, no próximo capítulo o olhar se voltará para a esfera ampliada da produção capitalista, buscando pensar a indústria de transportes a partir das categorias marxianas de trabalho *produtivo* e *improdutivo*.

4. A FORMA DE SER DA EXPLORAÇÃO E DA DOMINAÇÃO DOS(AS) MOTOFRETISTAS NA CONTEMPORANEIDADE

4.1. A transformação do *fundo de consumo* do trabalhador em *fundo de acumulação*: a terceirização e o “roubo patronal”

Analisou-se até o momento a formação social da categoria dos motofretistas de Campinas. Levou-se em consideração as múltiplas determinações que incidem sobre esse processo histórico, tais como as migrações que contribuíram para a constituição da RMC, o desenvolvimento da urbanização e de seu sistema de transporte e a implementação da agenda da flexibilização no contexto do capitalismo tardio brasileiro. Trata-se agora de avançar a exposição dos resultados obtidos por este estudo sobre essa categoria de trabalhadores urbanos, buscando compreender, numa primeira instância, a funcionalidade deste segmento dos transportes rápidos no interior do processo de metamorfose do capital, dentro do atual cenário em que, cada vez mais, amplos setores da economia se submetem a racionalidade do capital.

A compreensão do lugar e papel social do motofrete no processo de reprodução ampliada do capital pressupõe, portanto, que todo o setor dos transportes é parte da “indústria capitalista”. Este entendimento, por sua vez, se fundamenta, primeiro, nas anotações de Marx (1984) acerca da particularidade dos transportes dentre os demais setores da economia localizados na esfera de circulação de mercadorias e, segundo, nas análises de autores contemporâneos, como Antunes (2000) e Ferrari (2012), para os quais o processo de produção de valor e de valorização do valor na sociedade capitalista atual vem se transbordando para outros espaços e setores da economia.

Embora Marx não tenha elaborado exatamente uma teoria acabada sobre o chamado “setor de serviços”, no Livro Segundo de O Capital, em sua

análise sobre o processo de circulação, seus breves, porém importantes, comentários especificamente sobre a “indústria de transportes” ajudam a pensar o segmento do motofrete da atualidade. De acordo com Marx (1984), existem:

(...) ramos autônomos da indústria, nos quais o produto do processo de produção não é um novo produto material, não é uma mercadoria. Entre eles, economicamente importante é apenas a indústria da comunicação, seja ela indústria de transporte de mercadorias e pessoas propriamente dita, seja ela apenas a transmissão de informações, envio de cartas, telegramas etc. (1984, p.42).

Seguindo nessa linha de raciocínio, Marx vai afirmar que a indústria de transportes se constitui uma esfera especial de investimento do capital produtivo, porque ao mesmo tempo em que é um ramo autônomo da indústria capitalista, “diferenciam-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação” (MARX, 1984, p. 110).

Assim, embora a lei geral da teoria do valor construída por Marx seja a de que todos os custos de circulação, que só se originam da transformação formal da mercadoria, não lhe agregam valor, de tal modo que o capital despendido nesses custos, inclusive com o trabalho, pertençam a categoria dos *faux frais* da produção capitalista, os custos de transporte guardam particularidades importantes. Segundo Marx (1984, p. 109):

Massas de produtos não se multiplicam por meio de seu transporte. Mas o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo e esse consumo pode tornar sua mudança de lugar necessária e, portanto, também o processo de produção adicional da indústria de transportes. O capital produtivo nela investido agrega, pois, valor aos produtos transportados, em

parte pela transferência de valor dos meios de transporte, em parte pelo acréscimo de valor pelo trabalho de transportar. Como ocorre com toda a produção capitalista, esse último acréscimo de valor se divide em reposição de salário e mais-valia.

Assim, embora Marx (1984) não tenha se aprofundado nessa análise sobre o caráter *produtivo* (no sentido capitalista do termo, como produtor direto de mais-valia) da indústria de transportes, ela merece um olhar mais atento neste momento histórico em que a questão logística tornou-se central para a acumulação capitalista; um momento histórico em que a cadeia produtiva do valor está cada vez mais estreita no tempo, promovendo, de acordo com Ferrari (2012, p.11): “o extravasamento do modo de trabalho dos antigos lugares específicos de produção para os espaços urbanizados, onde ocorre a circulação de mercadorias”. Ou seja, segundo Antunes (2000), é necessário lembrar que as mudanças organizacionais e tecnológicas trazidas pelo processo de reestruturação produtiva industrial também vêm afetando o setor de serviços.

Para Antunes (2000, p. 102), embora “no sentido dado por Marx especialmente no Capítulo VI, *Inédito*”, aquele amplo leque de trabalhadores assalariados, cujas formas de trabalho são utilizadas como serviço, não se constitua como elemento diretamente *produtivo*, porque são consumidos como valor de uso e não como trabalho que cria valor de troca, “há uma crescente imbricação entre trabalho *produtivo* e *improdutivo* no capitalismo contemporâneo”, de tal modo que o assalariamento dos trabalhadores do setor de serviços se aproxima cada vez mais da lógica e da racionalidade do mundo produtivo. (ANTUNES, 2000)

Ou seja, a demonstração que se pretende fazer ao longo deste capítulo, acerca do processo de trabalho dos motofretistas no cenário específico do trânsito das cidades, implica, em primeiro lugar, no reconhecimento de que o ramo dos transportes, apesar de se localizar na esfera da circulação de mercadorias, em

cujos processos de troca isolados não há produção de mais-valia, se constitui em um setor *produtivo* do capital, na condição de esfera autônoma da “indústria capitalista”. Em segundo lugar, implica conceber os motofretistas como parte da *classe-que-vive-do-trabalho*, enquanto noção ampliada de classe trabalhadora que leva em consideração essa crescente imbricação entre trabalho *produtivo* e *improdutivo*.

Ademais, embora haja uma extensa polêmica em torno da definição de trabalhador *produtivo* e *improdutivo* dentro da própria obra de Marx, este estudo considera que o sentido atribuído por esse autor no Livro Primeiro de O Capital fornece subsídio importante para tentar compreender, a partir destes conceitos, a natureza da relação social que o capital vem estabelecendo com os motofretistas na atualidade. De acordo com Marx (1985b, p. 105-6):

Apenas é produtivo o trabalhador que produz mais-valia para o capitalista ou serve à autovalorização do capital. (...) O fato de que este último [o empresário] tenha investido em capital numa fábrica de ensinar, em vez de numa fábrica de salsichas, não altera nada na relação. O conceito de trabalho produtivo, portanto, não encerra de modo algum apenas uma relação entre a atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, formada historicamente, a qual marca o trabalhador como meio direto de valorização do capital.

Deste modo, o fato dos motofretistas serem assalariados (o que os define como pertencentes à *classe-que-vive-do-trabalho*) e não produzirem uma mercadoria material, mas prestarem o serviço de locomoção em curto espaço de tempo, não implica necessariamente em nenhuma definição sobre serem esses trabalhadores *produtivos* ou *improdutivos* para o capital. Entretanto, o fato de trabalharem sob o comando do capital para a produção do valor de sua força de trabalho e de um excedente, de um mais-trabalho, implica serem trabalhadores *produtivos*.

Assim, considera-se que, dado a particularidade do capitalismo hoje, em que a racionalidade capitalista extravasou os diques da produção estritamente

industrial, pelo acirramento da sincronização da sociedade ao tempo da produção e da realização da mais-valia, não é mais tão simples dizer que trabalhadores dos serviços, ou que não estão diretamente vinculados a produção material de mercadorias, tais como os motofretistas, não sejam *produtivos* na ótica do capital.

Neste sentido, tendo em vista essa reflexão teórica, que buscou fazer uma leitura dialética dos conceitos de trabalho *produtivo* e *improdutivo* dentro da atual dinâmica societal, é importante chamar a atenção para o efeito dissimulador que a terceirização vem cumprindo, no que se refere à revelação da forma de ser da exploração da força de trabalho dos motofretistas com o propósito de *autovalorização do capital*.

De um lado, os arranjos de empregos flexíveis – terceirizados, informais, “pejotizados”, “autônomos” – implicam que, aparentemente, a produção econômica não se estruture mais numa relação entre opositores (TAVARES, 2004). E, de outro lado, a análise “setorialista” da economia, sobrevalorizada na leitura neoliberal da realidade, impede que se enxergue a imbricação entre serviços, indústria e comércio no processo de valorização do capital (ANTUNES, 2000). Nessa ótica, o trabalho frequentemente é tratado como custo ao capital, quando na realidade constitui-se fonte de toda riqueza, uma vez que a força de trabalho é a única mercadoria que, ao ser consumida, tem a peculiaridade de produzir um novo valor, conforme afirma Marx (1985a) no Livro Primeiro de O Capital:

Para extrair valor do consumo de uma mercadoria, nosso possuidor de dinheiro precisaria ter a sorte de descobrir dentro da esfera da circulação, no mercado, uma mercadoria cujo próprio valor de uso tivesse a característica peculiar de ser fonte de valor, portanto, cujo verdadeiro consumo fosse em si objetivação de trabalho, por conseguinte, criação de valor. E o possuidor de dinheiro encontra no mercado tal mercadoria específica – a capacidade de trabalho ou a força de trabalho (...), o conjunto das faculdades físicas e espirituais que existem na corporalidade, na personalidade viva de um homem e que ele põe em movimento toda a vez que produz valores de uso de qualquer espécie. (1985a, p. 139).

Assim, nas análises circunscritas a essa primeira parte do Capítulo 4, se buscará explorar alguns resultados da pesquisa que permitem desconstruir o raciocínio de que o trabalho dos motofretistas se constitui um custo para o capital, o qual vem sendo empregado de modo insistente com o propósito de justificar a terceirização do setor de transportes. O carácter ideológico ³¹ deste discurso de que a terceirização foi necessária para diminuir os custos empregatícios elevados, fica explicitado quando se compara o relato de um motofretista e de um empresário do setor a respeito dessa questão. Conforme um trabalhador ouvido pela pesquisa:

Hoje as grandes empresas (...) ganham mais terceirizando do que contratando. (...) A terceirização só beneficia o empreendedor e o empresário. O trabalhador não. Porque, vamos supor, a CPFL, por exemplo, (...) paga para a firma que é terceirizada quatro mil reais para cada motoboy. Sabe quanto que ela passa para os motoboys? 1.200,00 reais. Então o motoboy, [se] diretamente [contratado pela] CPFL, o salário dele seria no mínimo o dobro. Você entendeu?! (Fernando).

O relato deste motofretista mostra que a terceirização possibilitou que relações de trabalho mais instáveis e com menores salários fossem largamente empregadas. Mas, na perspectiva de outro entrevistado do estudo, o qual há alguns anos vive a condição contraditória de ser simultaneamente trabalhador assalariado e microempresário do motofrete, é possível observar outra linha de argumentação. Marcado pelo discurso patronal sobre o fenômeno, o entrevistado argumenta enfaticamente:

[Terceirizou] exatamente pelo custo empregatício. É muito problema. A pessoa entra na sua empresa e você combina com ele: 'Olha fulano, você vai ganhar X, você vai trabalhar X horas e terá folga no dia tal. Tudo bem?'. Ele diz: 'Está beleza!'. (...) Essa pessoa sai daí, depois de 1 ano ou 2 anos falando: 'Ah, porque eu fazia hora-extra...'. (...) Sabe, eles vão ficar procurando coisa

³¹ Ideológico no sentido de ideologia atribuído por Löwy (2003) para se referir a uma visão social de mundo que se define a partir de uma determinada posição social e destina-se à manutenção da ordem social estabelecida.

para por na justiça. (...) Então, o número de processos jurídicos era muito grande. (...) Então não só essa empresa, assim como outras, também procurou a terceirização para ficar livre disso. (Fernão).

Defendendo a ideia de que a terceirização foi necessária para diminuir os custos com o trabalho, este relato, bem como de outros padrões ouvidos no trabalho de campo da pesquisa, apontam para a necessidade de uma reflexão mais aprofundada sobre o processo de valorização do capital, de modo a ir além da “*ficção jurídica*”³² da relação capital/trabalho, para revelar a efetiva funcionalidade da terceirização para a acumulação capitalista.

Ou seja, de onde vem a “mágica” capitalista de comprar com seu dinheiro mercadorias pelo seu “justo valor” (matérias-primas e outros meios de produção), contratar trabalhadores pelo seu “justo salário”, os quais trabalharão sobre esses meios de produção em uma jornada pré-estabelecida, vender suas novas mercadorias pelo seu “justo valor” e, ainda assim, produzir um excedente de valor com a circulação e troca destas mercadorias que não resulte de nenhuma sorte ou habilidade comercial de comprar barato para vender caro?

Esse excedente de valor especificamente capitalista, que Marx (1985b) chamou de mais-valia, que está contido no produto do trabalho que é propriedade não de seus produtores diretos, mas dos capitalistas para quem os trabalhadores venderam sua força de trabalho, se explica pela diferença entre força de trabalho e trabalho, tal como a diferença entre uma “*máquina e suas operações*”³³. Neste sentido, Marx (1985b) afirma que:

Por mais que o modo de apropriação capitalista pareça ofender as leis originárias da produção de mercadorias, ele não se origina de maneira alguma da violação, mas, ao contrário, da aplicação

³² “Do ponto de vista social, a classe trabalhadora é, portanto, mesmo fora do processo direto de trabalho, um acessório do capital, do mesmo modo que o instrumento morto de trabalho. (...) A aparência de que é independente é mantida pela mudança contínua dos padrões individuais e pela fictio juris [ficção jurídica] do contrato.” (MARX, 1985b, p. 158)

³³ “(...) a força de trabalho (...) difere de sua função, o trabalho, tanto quanto uma máquina [difere] de suas operações”. (MARX, 1985b, p.129)

dessas leis. O valor do novo produto inclui, de resto: o equivalente do valor da força de trabalho e uma mais-valia, precisamente porque o valor da força de trabalho vendida por determinado período de tempo, dia, semana etc., é menor do que o valor que seu uso cria durante esse tempo. (1985b, p. 166-7).

Ou seja, se a produção da mais-valia se explica pelo fato do salário pago aos trabalhadores ser o equivalente monetário do valor da sua força de trabalho – “*o conjunto de suas capacidades físicas e intelectuais*”³⁴ – e não de seu trabalho útil, a valorização desse mais-valor é assegurada pelo contínuo movimento deste mais-trabalho não-pago, realizado após a venda destes produtos do trabalho alheio, retornar ao processo produtivo na compra de mais força de trabalho. Deste modo, o processo de reprodução da acumulação capitalista em escala ampliada depende apenas da apropriação contínua e sempre crescente de trabalho não-pago, independente do ganho adicional que o capitalista possa ter ao comprar a força de trabalho por um preço abaixo de seu valor. Assim, Marx (1985b) afirma:

A relação de intercâmbio entre capitalista e trabalhador torna-se portanto apenas mera aparência pertencente ao processo de circulação, mera forma, que é alheia ao próprio conteúdo e o apenas o mistifica. O conteúdo é que o capitalista sempre troca parte do trabalho alheio já objetivado, do qual se apropria incessantemente sem equivalente, por um quantum maior de trabalho vivo alheio. (1985b, p. 166)

Deste modo, todo o dinheiro que o capitalista tem que colocar em circulação no mercado para a compra da força de trabalho – incluindo não só o salário, mas também os demais direitos sociais do trabalho, que assegurem a reprodução da mercadoria força de trabalho dentro de “*padrões médios de qualidade*” e adequados aos requisitos de empregabilidade definidos culturalmente

³⁴ “(...) o possuidor de dinheiro encontra no mercado tal mercadoria específica – a capacidade de trabalho ou a força de trabalho (...), o conjunto das faculdades físicas e espirituais que existem na corporalidade, na personalidade viva de um homem e que ele põe em movimento toda a vez que produz valores de uso de qualquer espécie.” (MARX, 1985a, p. 139).

pela sociedade ³⁵ – de modo algum podem ser entendidos como custos do capital, mas sim como investimento lucrativo do qual sua própria existência enquanto capitalista depende.

Neste sentido, o entendimento do processo de valorização do valor, que se constitui na alma da economia capitalista, permite que se compreenda a funcionalidade da terceirização para a reprodução ampliada do capital. A terceirização não cria em si a mais-valia, mas possibilita um ganho adicional da classe capitalista na medida em que promove a redução forçada do salário abaixo do “justo valor” da força de trabalho, como se poderá observar claramente a seguir, pela análise das condições de trabalho dos motofretistas. Assim, a funcionalidade da terceirização pode ser compreendida como uma forma contemporânea da situação descrita por Marx (1985b) de expropriação do *fundo de consumo do trabalhador*, conforme este autor explica no fragmento abaixo:

Nas seções sobre a produção de mais-valia, foi suposto constantemente que o salário era pelo menos igual ao valor da força de trabalho. A redução forçada do salário abaixo desse valor desempenha, contudo, no movimento prático, papel demasiadamente importante para que não nos detenhamos nela por um momento. Essa redução transforma, de fato, dentro de certos limites, o fundo necessário de consumo do trabalhador em um fundo de acumulação de capital. (1985b, p. 178)

O trabalho de campo deste estudo mostrou, ademais, que além dessa forma de transformação do *fundo de consumo* em *fundo de acumulação* através

³⁵ “Dada a existência do indivíduo, a produção da força de trabalho consiste em sua própria reprodução ou manutenção. (...) A soma dos meios de subsistência deve, pois, ser suficiente para manter o indivíduo trabalhador como indivíduo trabalhador em seu estado de vida normal. (...) Por outro lado, o âmbito das assim chamadas necessidades básicas, assim como o modo de sua satisfação, é ele mesmo um produto histórico e depende, por isso, grandemente do nível cultural de um país. (...) Em antítese às outras mercadorias, a determinação do valor da força de trabalho contém, por conseguinte, um elemento histórico e moral. No entanto, para determinado país, em determinado período, o âmbito médio dos meios de subsistência básicos é dado.” (MARX, 1985a, p. 141).

da terceirização, também está em curso outra prática de usurpação de renda do trabalho que apareceu em grande parte dos relatos colhidos pela pesquisa.

No intervalo de menos de seis meses entre a ocasião em que foi feito o primeiro contato com Fernando, em uma grande empresa de motofrete de Campinas (com mais de 100 motoqueiros na ativa) em que trabalhava e, o segundo momento em que foi gravada sua entrevista em sua residência, ele foi roubado em R\$ 1.600,00 pelo próprio patrão, como mostra o relato abaixo:

Meu problema foi no mês anterior, ficou faltando oitocentos, no outro mês ficou faltando oitocentos, aí eu (...) só fui falar com ele e falei: 'Poxa, meu irmão!'. (...) Eu nem [quis] discutir. (...) Só pedi: 'Dá baixa na minha carteira.' (...) Eles me [roubaram] na dura mesmo. Mas é normal. É que isso é comum. Pelo menos comigo é. Sabe por quê? O meu problema é não procurar a Justiça para nada. Eu nunca fiz isso. (Fernando)

O relato mostra que a falta de pagamento pelo serviço realizado é uma prática disseminada neste mercado de trabalho, em parte facilitada pela natureza particular dessa atividade – por tratar-se da produção de uma mercadoria imaterial, que é consumida no mesmo ato em que é produzida – em parte viabilizada pelo fato de que no capitalismo todo trabalhador adianta ao capitalista o valor de sua força de trabalho, lhe empresta, portanto, uma grandeza de valor, comprovando mais uma vez que o trabalho não é custo para o capital, conforme se pode compreender a partir da análise feita por Marx (1985a) no trecho transcrito abaixo:

Por toda parte, portanto, o trabalhador adianta ao capitalista o valor de uso da força de trabalho; ele deixa consumi-la pelo comprador, antes de receber o pagamento de seu preço; por toda parte, portanto, o trabalhador fornece crédito ao capitalista. Que esse fornecimento de crédito não é nenhuma fantasia vã mostra-o não só a perda ocasional do salário creditado quando ocorre bancarrota do capitalista, mas também uma série de efeitos mais duradouros. (1985a, p. 143-4)

Entretanto, esse tipo de “roubo patronal”, que escapa a toda normatização da relação capital-trabalho, é facilitado também pela própria fragilidade da regulação pública no Brasil, conforme se discutiu anteriormente a partir das contribuições de Krein (2007), que não assegura efetivamente direitos sociais ao trabalhador, sobretudo àqueles submetidos ao mercado da terceirização ou a outras formas de empregos flexíveis, como é o caso dos motofretistas. Assim, também José, outro depoente do estudo, vivenciou esse tipo de situação e não se sentiu motivado a recorrer à Justiça:

Comecei a trabalhar na Primus, terceirizada também. Aí no primeiro mês foi tudo certinho, mas no segundo mês já me atrasaram. No terceiro mês não pagaram de novo. Eu falei, quer saber de uma coisa, eu vou sair! Aí, fui lá e falei para ele: ‘Pode acertar minha conta que eu estou fora. Para mim não dá!’. Eles falaram: ‘Mas é porque a empresa está passando por isso...’. Eu falei: ‘A empresa pode estar passando [pelo que for], mas eu sei dos contratos de vocês e eu trabalho num contrato e eu sei o valor que vocês estão cobrando.’ Porque eu sempre busco me informar, não sou bobo. Até hoje ele me deve R\$ 1800,00 que ele não me pagou ainda. Só que eu não vou atrás também, deixa para lá! (...) O importante é que eu sou trabalhador, graças a Deus nunca tive que roubar de ninguém, não preciso tirar de ninguém. Eu não trabalho de graça mais para ninguém. (...) Eu prefiro entrar em dívida, mas de graça eu não trabalho mais. (José)

Analisando essas e outras experiências de motofretistas ouvidos pelo estudo, chega-se a conclusão de que esse tipo de usurpação da renda do trabalho se trata realmente de algo corriqueiro na vida destes trabalhadores e que uma das principais motivações para “*deixar para lá*” e “*não arrumar confusão*”, ou seja, não recorrer à Justiça, é a descrença na efetividade da Justiça do Trabalho. Tomando como base a experiência do único trabalhador entrevistado que entrou com uma ação trabalhista para reaver, além de seus direitos trabalhistas dos últimos 12 anos de trabalho sem registro, também os R\$ 5.000,00 reais que seu antigo patrão lhe deve, recorrer à Justiça do Trabalho no Brasil parece algo em vão. Apesar de causa ganha em todas as suas três instâncias da Justiça, até hoje não

lhe foi pago nada, nem o “roubo” extra-normativo, nem o “roubo” institucionalizado pela legislação flexível do trabalho.

Assim, enquanto parte da dinâmica de transformação do *fundo de consumo* do trabalhador em *fundo de acumulação*, a terceirização, bem como essa modalidade de “roubo patronal”, vem cumprindo a função de rebaixar as condições de vida dos trabalhadores, em parte porque descompromete a classe capitalista da responsabilidade de assegurar os direitos sociais do trabalho e os meios adequados para sua reprodução enquanto tal.

Mas, além deste papel imediato no processo de acumulação, a naturalização da terceirização como destino inexorável do desenvolvimento econômico contemporâneo, oferece à análise econômica vulgar, tal qual fez a Economia Política clássica do século XIX criticada por Marx (1985b, p.129), mais “uma base segura de operações para sua superficialidade, dedicada principalmente ao culto das aparências”.

Assim, para ir além dessas *aparências* do processo de produção neste ramo da indústria de transporte, após analisar as formas de vinculação dos motofretistas por meio de contratos flexíveis de trabalho, bem como do rebaixamento das condições de reprodução da força de trabalho empreendidos por essa trama da precarização, cabe agora analisar as distintas formas de remuneração e jornada de trabalho enfrentada pelos motofretistas, que são a forma de ser de sua exploração, no atual contexto de avanço da subsunção do trabalho ao capital para novos espaços da produção capitalista.

Para tanto, nas análises desenvolvidas a seguir se lançará luzes para aquele território “*oculto da produção capitalista*”³⁶, o espaço privado da produção de valor e da valorização deste valor por meio do consumo da força de trabalho, o qual, neste caso empírico investigado, paradoxalmente guarda a particularidade

³⁶ Marx (1985a), em sua análise sobre a transformação do dinheiro em capital, para se referir aos espaços produtivos da indústria capitalista, se remete à frase que ainda hoje, frequentemente, se encontra em inúmeras empresas, restringindo a entrada de pessoas que não sejam funcionários, ou seja, admitindo a entrada nestes subterrâneos da produção, apenas daqueles cuja força de trabalho será consumida: “*No admittance except on business*” (1985a, p. 144).

de se constituir no espaço público da cidade, uma vez que o lugar da experiência de classe destes trabalhadores sobre duas rodas é a malha viária cotidianamente costurada com suas motocicletas.

4.2. O salário e a jornada de trabalho dos motofretistas no contexto de *intensificação* do trabalho

Após essa análise sobre as formas de transformação do *fundo de consumo do trabalhador* em *fundo de acumulação*, constatadas nessa pesquisa junto aos motofretistas de Campinas, cabe agora analisar, através das categorias de *salário por tempo* e *salário por peça*, o processo de exploração de sua força de trabalho, levando em consideração o cenário de *intensificação* que se ergue sobre toda a *classe-que-vive-do-trabalho* na contemporaneidade.

Tanto o trabalho de campo desta pesquisa realizada em Campinas-SP, quanto os resultados obtidos pelas pesquisas de Diniz (2003) e de Matos (2008), realizados respectivamente em Belo Horizonte-MG e Brasília-DF, mostram que há certa padronização das relações de trabalho vivenciadas por essa categoria profissional considerada como um todo, a despeito das particularidades dessas distintas realidades locais. Um dos pontos em comum entre todos esses estudos é a conclusão de que a terceirização piora as condições de vida e trabalho. Deste modo, a avaliação feita por Lara, motofretista ouvida pelo estudo, que vem resistindo a esse tipo de vinculação terceirizada, é bastante esclarecedora para perceber a desvantagem desse tipo de contratação:

Eu vou falar uma coisa para você, eu acho que essas empresas terceirizadas, elas exigem muito e dão pouco. [Por exemplo] os *free-lancers*. [Vamos supor que] todos os motoqueiros dele estão ocupados, [aí ele] liga para um [outro motoqueiro] fazer uma viagem *free-lance*. Eles pagam trinta reais essa viagem. (...) Não

compensa, não é viável. A moto é sua, o pneu é seu, a relação da moto. (...) É uma vida desgastante. (Lara)

Assim, analisando a situação dos motofretistas que ficam submetidos às variações de demanda do mercado no caso da vinculação como “*esporádico ou free lancer*”, o relato acima permite afirmar que estar contratado implica em uma valorização maior de seu trabalho, tanto do ponto de vista financeiro, quanto das condições de trabalho.

Essas melhores condições de trabalho, usufruídas no caso de uma contratação direta do funcionário pela empresa, são bem demonstradas por Matos (2008) na análise comparativa que faz da renda total mensal – incluindo salário fixo, aluguel da moto e ajuda de custo para gasolina – de um motofretista contratado direto e de um terceirizado. De acordo com o pesquisador: “Se for realizada uma comparação entre salários dos motofretistas contratados e terceirizados, estes últimos recebem em média R\$ 300 reais a menos que os primeiros.” (MATOS, 2008, p. 85).

Deste modo, por conta da contratação direta do motofretista proporcionar melhores condições de trabalho do que em relação às formas flexíveis de emprego, é que, em partes, se explica o rápido avanço dessas formas de precarização na atividade de transporte rápidos, excluindo esses sujeitos dos direitos sociais do trabalho conquistados pela classe trabalhadora ao longo de sua história de luta contra a exploração capitalista.

Mas, a despeito de todos esses indícios levantados não deixarem dúvida sobre as desvantagens trazidas pelos arranjos de emprego flexíveis que tomaram conta deste setor dos transportes, é muito difícil chegar a uma análise mais precisa sobre o salário destes trabalhadores do motofrete, em partes porque em cada cidade, e em cada empresa, há uma diversidade muito grande de termos empregados para designar tipos similares de remuneração. Por exemplo, na literatura específica sobre essa categoria profissional, há muitas variações do que se chama de pagamento por produção (por deslocamento, por comissão, regime do “meio-a-meio”, por tarefa, etc.). Ademais, outra dificuldade está no fato desses

tipos de remuneração ao trabalho não se apresentarem, na realidade concreta, de modo isolado. Ao contrário, um mesmo motofretista normalmente tem seu salário mensal composto por várias destas formas.

Entretanto, de modo geral, pode-se afirmar que há dois principais tipos de pagamento dos motofretistas, por tempo de trabalho e por produção. Considera-se, para efeito de análise teórica, que essas formas de remuneração se assemelham àquelas descritas por Marx (1985b), por meio dos conceitos de *salário por tempo* e *salário por peça*, quando olhava a paisagem social do século XIX. Essa distinção entre essas formas-salário, por sua vez, em nada muda sua essência, ainda que uma possa ser mais favorável do que a outra ao desenvolvimento da economia capitalista em determinado contexto histórico. De acordo com Marx (1985b, p. 139):

O salário por peça nada mais é que a forma metamorfoseada do salário por tempo (...). O salário por peça parece, à primeira vista, como se o valor de uso vendido pelo trabalhador não fosse função de sua força de trabalho, (...), mas trabalho já objetivado no produto, como se o preço desse trabalho não fosse determinado, como o do salário por tempo, pela fração: Valor diário da força de trabalho/Jornada de trabalho de dado número de horas; mas pela capacidade de produção do produtor. (...) [Mas], a confiança dos que acreditam nessa aparência deverá ser fortemente abalada pelo fato de que ambas as formas de salário existem simultaneamente, lado a lado, nos mesmos ramos de negócios.

Deste modo, conforme as evidências empíricas a que chega Diniz (2003), embora os organizadores da produção e os motofretistas entrevistados tenham lhe dito que havia duas distinções básicas no que diz respeito à forma de pagamento – por hora e por deslocamento ou comissão – “nas duas empresas pesquisadas, os motociclistas são remunerados com base num valor fixo registrado em carteira e na produção individual” (DINIZ, 2003, p. 49).

Assim, levando em consideração essa composição entre *salário por tempo* e *salário por peça* (por produção, deslocamento ou comissão), tanto na pesquisa realizada por Diniz (2003), quanto na realizada por Matos (2008), a

média salarial dos motofretistas variava em torno de R\$ 400,00 a 800,00 reais, dependendo do número de horas trabalhadas e do volume da produção individual, sendo que, em ambos, o salário fixo registrado em carteira não ultrapassava R\$ 350,00 reais. Deste modo, o restante da renda recebida no final do mês era bastante incerta, dependendo do acordo estabelecido em torno do aluguel da moto, do custeamento de combustível e refeição, bem como da “comissão” por entrega estabelecida como base de cálculo da produção individual de cada trabalhador.

No caso da pesquisa desenvolvida em Campinas-SP, por sua vez, não foi possível obter dados tão precisos sobre os reais valores do salário mensal dos motofretistas, tal como conseguira os outros pesquisadores. Essa dificuldade na coleta dessas informações se deve, em partes, ao fato de que esses trabalhadores negociam sua jornada e remuneração de modo individualizado com seus patrões, a despeito da Convenção Coletiva de Trabalho definida pelo sindicato da categoria em Campinas (Sindimoto).

De modo geral, os relatos da maior parte dos trabalhadores e patrões de Campinas-SP ouvidos pela pesquisa em 2009 e 2010 apontam para uma média salarial total de R\$ 600,00 a 1.000,00 reais, sendo que o salário fixo registrado em carteira naquele período, no caso dos motofretistas contratados (como “fixo” ou “avulso”), era de R\$ 665,00 reais, complementado eventualmente por um aluguel da moto, custeamento de combustível e “comissão” sobre a produção individual.

Deste modo, apesar da comparação desses dados indicarem que o teto salarial da categoria é mais alto na região Sudeste do que em Brasília e Belo Horizonte, considerando que o salário mínimo em janeiro de 2010 deveria ser de R\$ 2.194 – conforme os cálculos do “salário necessário”³⁷ divulgados em matéria

³⁷ De acordo com o Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos), o “salário mínimo necessário é o que segue o preceito constitucional de atender às necessidades vitais do cidadão e de sua família, como moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, sendo reajustado periodicamente para preservar o poder de compra”. (Disponível em:

intitulada, “Dieese: salário mínimo deveria ser R\$ 2.194 em janeiro deste ano” (Anexo 7) –, pode-se observar que, de modo geral, os motofretistas, bem como outros grupos profissionais, recebem um salário muito abaixo do necessário para sua sobrevivência e de sua família, conforme fica claro no relato dramático de um motofretista de São Paulo-SP, publicado em 27/05/2008³⁸, na forma de comentário à matéria intitulada “A revolução cultural dos motoboys”³⁹, publicada no Le Monde Diplomatic Brasil:

Sou um motoboy de São Paulo e eu estou desesperado, pois eu ganho 1.000,00 reais por mês, sendo que eu pago água, luz, impostos, como todos, e tenho uma filha pequena de apenas 2 anos e nove meses (...) Agora está aí os cálculos: (...) 8.000,00 da moto a cada 8 anos; 254,00 de seguro obrigatório; 90,00 de IPVA; 90,00 de capacete a cada 3 anos; (...) 300,00 de aluguel; 200,00 de compras; 100,00 de manutenção da moto; 50,00 de água; 50,00 de luz; levar a filha para passear no mínimo 1 vez por mês, mais 30,00. (...) Então, o jeito é ficar desempregado e passar fome pois pagar para trabalhar não tem jeito, já estou desesperado (...) e eu tenho que comprar uma moto pois a minha é do ano de 2000 e já não posso mais usar ela para trabalhar. (...) Só Deus para não deixar fazer nenhuma besteira! (Luiz Carlos)

Fazendo um cálculo bruto dos gastos básicos de sobrevivência mencionados no relato acima, pode-se notar que ele precisaria de, no mínimo, R\$ 1.074,00 reais por mês. Ou seja, um salário mensal de R\$ 1.000,00 não é o suficiente nem ao menos para pagar as contas mensais deste trabalhador, quem dirá sejam suficientes para gastos como a compra de uma moto e itens de segurança que após a regulamentação da atividade passam a ser exigidos, bem como para gastos esporádicos com saúde, lazer e educação⁴⁰.

<<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2011/02/07/dieese-salario-minimo-deveria-ser-r-2194-em-janeiro-deste-ano.jhtm>>. Acesso em: 07 fev. 2011, 08h00).

³⁸ Comentário disponível em: <<http://diplo.org.br/forum2403>>

³⁹ Matéria disponível em: <<http://http://diplo.uol.com.br/2008-05,a2403>>

⁴⁰ Chama a atenção, ademais, que dentre os gastos listados no desabafo deste motofretista, a moto implica em altos custos para estes trabalhadores, deste modo, dado a importância e especificidade dessa relação com esse meio de trabalho, tanto do ponto de vista da objetividade econômica quanto da subjetividade, não se aprofundará essa análise neste momento, a qual será melhor desenvolvida no próximo item deste capítulo

Assim, para efeito de demonstração das formas de salário e jornada de trabalho dos motofretistas, é fundamental realçar neste relato a dificuldade que estes trabalhadores sentem para se manter com a renda que recebem, o que certamente explica o fato da maior parte dos trabalhadores ouvidos pela pesquisa ter se declarado endividado.

Deste modo, levando em consideração a vigência destes baixos e, sobretudo, incertos salários no interior destes arranjos de empregos flexíveis, uma consequência imediata destas condições de trabalho são as extensas jornadas de trabalho, por conta da justaposição de vários empregos, como mostra o relato abaixo:

A maioria dos motoboys tem uma carga horária de 15 a 16 horas por dia, porque a gente sempre trabalha em outro serviço. Fazendo entrega de pizza, lanche. (...) Você sai de um serviço e vai para o outro. Então, você fica 15, 16 horas em cima da moto. (...) Você termina o dia desgastado. (...) Dorme pouco e trabalha muito! (Paulo)

Ou seja, neste cenário de flexibilização das relações contratuais de trabalho e das formas de remuneração, a jornada de trabalho de 8 horas definida pela regulação social do trabalho no Brasil se constitui, hoje, em mais uma *ficção jurídica* da sociedade capitalista, conforme aponta não só essa pesquisa realizada em Campinas, como também os demais estudos sobre essa categoria.

De acordo com Gondim (2009), o problema da falta de tempo dos motofretistas interferiu até mesmo nas entrevistas, seja por conta das interrupções por chamadas ao celular para fazer entregas, seja pela própria dificuldade de prever sua jornada de trabalho com antecedência para o agendamento das entrevistas, situações essas que também foram comuns no trabalho de campo desta pesquisa.

Analisando as cerca de 30 entrevistas realizadas com os motofretistas de Campinas, bem como os resultados de pesquisa de Diniz (2003), Matos (2008) e Gondim (2009), conclui-se que essa categoria trabalha uma jornada média diária

de 12 horas, que pode ser estendida para até 15 ou 20 horas, conforme as demandas do mercado e a forma de remuneração do trabalho, as quais acarretam não só uma jornada extensa, como também um ritmo mais intenso de trabalho, *“para dar mais produção”*.

Contudo, apesar da precarização acarretar numa intensificação do ritmo do trabalho, esses arranjos de emprego flexível faz tudo se passar como se tal cadência se devesse a uma decisão individual do motofretista por uma maior remuneração, e não a uma cadência forçada, como evidencia o relato abaixo:

Nós somos super pressionados. Ou você faz ou você está fora. (...) E isso acontece muito. Por exemplo, comigo, às vezes eu estava em algum lugar e ele [(o patrão)] falava: 'Preciso de você agora. Esmerilha, esmerilha!'. 'Mas tem uma passarela ali'. 'Passa em cima da passarela, volta que você vai ter que ir a tal lugar'. (Gilberto).

Então, seja por pressão direta sobre o trabalhador, seja por meios mais sofisticados de persuasão, valendo-se, por exemplo, de elementos das identidades de sexo/gênero – conforme se demonstrará ao final dessa discussão sobre as formas de intensificação do trabalho constadas entre os trabalhadores ouvidos pela pesquisa – o fato é que o ritmo de trabalho acelerado dos motofretistas não decorre de uma pulsão individual do sujeito, trata-se, em verdade, de uma cadência implicada pelo processo de intensificação do trabalho no cenário de compressão do espaço pelo tempo.

Mas além da pressão por velocidade que recai sobre esses trabalhadores, o relato abaixo mostra que na atividade de transporte sobre duas rodas há a exigência de outras habilidades mais subjetivas que não dizem respeito apenas à velocidade como grandeza quantitativa, conforme aponta o trecho do relato abaixo:

A função [do motoqueiro] é trazer para a empresa um serviço mais rápido do que outras empresas. Mas tem aquilo que foi falado também: a gente acaba fazendo serviço da empresa, preenchendo

o que está incompleto. Tem que ter a eficiência também. Por exemplo, leva um documento para assinar. Tem que corrigir, ver se o documento realmente está assinado (...). Aí, se não tiver, tem que voltar lá para assinar... (Wanderlei)

O trecho do relato acima aponta, então, para outra faceta importante do processo de trabalho dos motofretista relacionada à exigência de eficiência introduzida pela reestruturação produtiva, a qual foi traduzida pela maior parte dos entrevistados através da ideia de “*agilidade*”.

Neste sentido, levando-se em consideração essas habilidades exigidas destes profissionais, para se compreender melhor essa imbricação entre salário e jornada de trabalho na forma de ser de sua exploração é necessário olhar mais detidamente para o processo de *intensificação* do trabalho que se acirra na contemporaneidade (DAL ROSSO, 2008).

A *intensificação*, de acordo com Dal Rosso (2008), deve ser entendida como uma condição geral da sociedade de natureza cumulativa, já que: “Os fatores da intensidade do trabalho são multiplicativos, não substitutivos. Isso quer dizer que graus de intensidade obtidos em uma práxis de trabalho podem ser – e frequentemente o são – absorvidos pela práxis que a sucede.” (DAL ROSSO, 2008, p. 68). Assim, na passagem para a acumulação flexível, não se tratou de abandonar os métodos tayloristas-fordistas de intensificação do trabalho, tais como o controle direto sobre o tempo de trabalho, mas somou-se a esses novos meios de gerenciar a força de trabalho de modo a ampliar o tempo de trabalho excedente, seja por inovações tecnológicas, como a robótica e o trabalho informacional, sejam organizacionais, como o sistema “kan-ban”, o “just-in-time” ou a multifuncionalidade (ANTUNES, 2000).

Um elemento persistente no modo de produção capitalista, desde o panorama social que Marx se debruçava, é a questão do controle dos intervalos de “não-trabalho” dentro do tempo de trabalho, o que Marx chamou de “porosidades” do trabalho. Observando, por sua vez, o processo de trabalho e de exploração dos motofretistas dentro desta trama articulada de precarização, pode-

se afirmar que a questão da supressão das “porosidades” do trabalho – elemento persistente no modo de exploração/dominação capitalista, desde o panorama social sob o qual Marx se debruçava – é ainda muito presente na experiência destes trabalhadores sobre duas rodas. De acordo com Dal Rosso (2008), Marx, ao usar o termo “porosidade”, como linguagem metafórica para se referir aos intervalos de não-trabalho dentro de uma jornada dada, estava tratando da questão da intensificação do trabalho.

Assim, em visita a várias empresas de motofrete de Campinas, pôde-se observar um grande incômodo de seus proprietários com o fato de alguns dos funcionários remunerados pelo salário por tempo (que eles chamavam de “mensalistas”) estarem parados nas garagens aguardando uma nova ordem de serviço. Para esses empresários, do ponto de vista capitalista, o ideal seria uma situação de fluxo contínuo entre as ordens de serviços geradas e aquelas executadas pelos motofretistas, de tal modo que ocupassem sempre toda a sua força de trabalho, eliminando as “porosidades” do trabalho.

Ademais, constatou-se também que para os empresários deste ramo, o fato do trabalho ser de natureza externa, ou seja, realizar-se nas ruas, fora no campo visual dos patrões, dificulta muito o controle sobre o “desperdício” dessas pequenas porções de tempo de trabalho. De acordo com um dos empresários ouvidos pelo estudo, é necessário “*ficar em cima*” dos motofretistas para que eles não usem o tempo de trabalho nas ruas para fazer pequenos serviços pessoais, como pagar contas domésticas.

Assim, quando estão fora das garagens, o meio encontrado para eliminar essas “porosidades” do trabalho dos motofretistas é o controle rigoroso da quilometragem rodada. Portanto, faz parte da dinâmica do trabalho nas empresas de motofrete ter um funcionário com prancheta e planilha nas mãos, anotando a quilometragem da moto de cada um antes de sair para fazer a entrega e depois que retornam, lembrando muito a figura do “cronometrista” empregado pelo taylorismo.

Entretanto, não são apenas esses meios de supressão das “porosidade” do trabalho, as formas de intensificação empregadas neste segmento do motofrete. No caso dos motofretistas que trabalham com a entrega de comida, por exemplo, é bastante comum que eles sejam responsabilizados pelas reclamações dos clientes com a encomenda, sendo descontado de seu salário o valor do pedido no caso de devolução do cliente. Essa prática, por sua vez, se traduz não só num maior empenho do motofretistas com o serviço executado, mas, sobretudo, em uma maior rapidez nas entregas, conforme mostram os relatos abaixo – o primeiro de uma motofretistas preocupada com seus colegas de profissão que são submetidos a essas condições e, o segundo, de um motofretista que perdeu o emprego dentro de uma terceirizada, por conta de ter se recusado a fazer as entregas de um restaurante tradicional de Campinas, conhecido entre eles pelas péssimas condições de trabalho dadas aos motoqueiros:

O Habib's faz aquele negócio, se até tal hora não chegar, seu pedido é de graça. Só que sai de graça para você, porque é o motoqueiro quem paga. É descontado do pagamento dele. Não sai de graça. Sai de graça para você, mas a culpa do atraso é dele. Então ele vai pagar. É onde eles vão na contra-mão, sobem em calçada, passam em farol vermelho. É onde acabam acontecendo os acidentes. (Lara)

Eles me mandaram embora porque eles queriam que eu fizesse a Macarronada Italiana e eu não quis mais fazer. Eu fui três finais de semana fazer o serviço para ele. Cheguei lá, eu ia daqui para lá, para chegar lá e fazer cinco entrega e ganhar 15 reais. Eu falei, não, não dá, pode parar! Aí eu falei para [meu patrão]: 'Não vou fazer mais!'. Ele falou: 'Se você não vai fazer mais então você está na rua! Porque quem trabalha aqui tem que fazer a Macarronada!'. 'Então você pode arrumar outro que eu estou na rua!'. Eu não gosto de entregar marmita. Paga pouco e outra, se você atrasar você que tem que pagar a marmita. Se o cliente falar: 'Não quero mais!', você é responsável por ela. Eu cheguei a pegar entrega lá de cem, cento e cinquenta reais! Eu ganhava quinze, como é que eu vou pagar isso?! (José)

Os relatos mostram, portanto, que no caso do ramo alimentício, as condições de trabalho dos motofretistas costumam ser ainda piores do que em

outros serviços de entrega, por conta deste tipo de transferência de responsabilidade feito pelos gestores destas empresas terceirizadas de motofrete, que selam contratos com estes estabelecimentos do comércio. Algo similar ocorre também com os motofretistas que entregam jornal, que tem abatidos de seu salário o custo que a empresa venha a ter por problemas no recebimento do jornal pelo cliente.

Entretanto, de modo geral, a forma de intensificação do trabalho vista pelos empresários do ramo do motofrete como a mais efetiva para o controle do tempo de trabalho dos seus funcionários é o próprio pagamento por produção, ou *salário por peça*. O trabalho pago por produção tem a vantagem de a questão da supressão da “porosidade” do trabalho não se declarar como um campo de conflito entre trabalhadores e patrões, na medida em que, de acordo com alguns entrevistados, *“o salário quem faz é o próprio trabalhador”*. De acordo com Vandr , um dos motofretistas ouvidos pela pesquisa, que era remunerado na ocasião da entrevista por uma das modalidades de pagamento por produ o constatada no trabalho de campo em Campinas: *“no meio-a-meio, (...) tem vezes que você perde, mas de vez em quando você ganha”*.

Por sua vez, as declara es dos empregadores a respeito do pagamento por produ o permitem afirmar que, na perspectiva patronal, agregar comissão ao s l rio base da categoria  , sobretudo, um *“estímulo para eles [produzirem mais], porque eles vão querer ganhar cada vez mais!”*, conforme afirma o empresário Filipe. Assim, o pagamento por produ o se apresenta como um meio de controle indireto sobre o tempo, que intensifica o trabalho dos motofretistas.

Além dessas formas de intensifica o, cabe chamar a aten o para outro método que vem sendo empregado na gestão do trabalho dos motofretistas com vistas a imprimir-lhes um ritmo mais intenso de trabalho, que são o uso de murais de produtividade, os quais ficam expostos nas empresas para que todos os funcionários vejam.

De acordo com o trecho do relato abaixo, de uma motofretista que trabalha com o serviço de cobrança de donativos de uma entidade assistencial de Campinas, pode-se observar o desgaste que esse método de controle do trabalho, pela exposição pública do cumprimento das metas de produção, causa na relação entre os trabalhadores:

[No Mural] tem o nome de todo mundo. Então é assim: tem a cor preta, vermelha, azul, verde e amarela. A amarela é quando você sai com as fichas e recebe todas, 100%. (...) Aí você teria uma premiação. [Então] você tem que cumprir durante um mês 75% de fichas recebidas, porque no dia do fechamento você recebe uma premiação. (...) Eu acho que, ao mesmo tempo, que o [Mural] é bom, porque é um incentivo, gera certa concorrência. (...) Porque teve um motoqueiro lá que falou assim: 'Quem ficou em primeiro esse mês?'. E a Paulinha falou: 'Foi de novo a Lara'. Então você já se sente um pouco assim ... (...) Mas, dependendo da região, (...), ele nunca vai conseguir uma premiação. (Lara)

O relato acima mostra que se, por um lado, a questão do controle do tempo de trabalho não se apresenta como um terreno de conflito do processo de intensificação do trabalho dentro desta atividade de cobrança, dado a sua forma particular de organização e a natureza do serviço de cobrança que não pressupõe uma disciplina de horário rígida, por outro lado, o conflito acaba recaindo na negociação do espaço de cobertura atribuída a cada motoqueiro, como se pode observar no trecho abaixo, em que Lara narra um desentendimento que teve com sua gerente:

Eu fazia certa região e ela me tirou essa região para dar para o Ricardo. (...) Então eu bati de frente com ela mesmo, eu não achava justo. Eu já estava lá naquela região e não achava justo. Eu achava que ela deveria ter vindo, me chamado, ter explicado, ter exposto, agora não fazer do meu emprego um cabide de emprego do irmão dela. Eu achei um pouco ruim, porque na época era a região que mais me dava lucro, em termos de comissão, porque eram 10% de comissão sobre o valor, era a região do centro, que é uma região muito boa de receber. [Tanto que hoje] ele trabalha menos que eu e recebe mais (...) que eu que rodo treze bairros da cidade, todos os dias. (Lara)

Assim, esse conjunto de depoimentos dos motofretistas ouvidos pela pesquisa sobre suas experiências de trabalho permitem compreender como vem se dando o processo de *intensificação* neste ramo do transporte. Trata-se de uma forma de exploração e de dominação do trabalhador que tem mecanismos de controle do trabalho desenvolvidos pelo taylorismo/fordismo, bem como emprega formas contemporâneas de gestão do trabalho, como a exigência de eficiência no desempenho de diferentes tarefas e a instrumentalização da competição entre os próprios trabalhadores.

Contudo, o depoimento de Lara, única mulher motofretista atuante hoje em Campinas com a qual a pesquisa se deparou, permitiu enxergar outra dimensão deste processo de intensificação do trabalho que diz respeito a instrumentalização das identidades de sexo/gênero, apontando para uma integração das formas de exploração tipicamente capitalistas do trabalho com elementos da dominação de gênero estruturados pelo sistema patriarcal.

Neste sentido, as reflexões de Hirata (2002), em co-autoria com Kergoat ⁴¹, sobre a divisão sexual do trabalho são fundamentais para se apreender mais essa dimensão do processo de intensificação na experiências destes trabalhadores e trabalhadoras do motofrete. Para essas autoras, a divisão social do trabalho e a divisão sexual do trabalho não devem ser pensadas de forma hierarquizada, mas “*coextensiva*”, pois a própria divisão do trabalho entre homens e mulheres surgiu simultaneamente ao capitalismo e vem se desenvolvendo no tempo de maneira concomitante às relações de produção.

Então, é necessário ter clareza que se, de um lado, as pressões pela aceleração do trabalho devem ser entendidas como algo relacionado à sua intensidade, por outro, é importante que não se perca de vista que a própria intensificação não deve ser pensada apenas em termos de crescimento da

⁴¹ As análises das implicações da divisão social e sexual do trabalho sobre a atividade dos motofretistas se fundamentam na publicação, “Nova divisão sexual do trabalho? Um olhar voltado para a empresa e a sociedade”, que sistematiza uma parte dos estudos desenvolvidos por Helena Hirata e Daniele Kergoat, na ocasião de um seminário interdisciplinar de psicologia do trabalho realizado na segunda metade da década de 1980. (HIRATA, 2002)

quantidade de trabalho, mas também em termos que introduzam a subjetividade, tradicionalmente relegada pela análise econômica (HIRATA, 2002). Assim, cabe refletir agora sobre o modo como o referencial simbólico do que é o masculino e o feminino se emprega nas relações de trabalho dentro do universo social estudado.

Considerando as diferentes identidades de sexo, a confrontação de alguns dos relatos cedidos por esses(as) trabalhadores(as), acerca de como eles(as) veem a exigência de velocidade associada a profissão, são, neste sentido, bastante interessantes. De acordo com Augusto, o exagero de velocidade ocorre por que:

A moto mexe com o psicológico. Ela mexe com o psicológico pelo seguinte, às vezes passa um cara de moto, podendo você, vai ver o cara está com pressa, nem está querendo provocar nada. Eu, no caso, eu já quero apostar corrida com o cara, já muda meu psicológico total, já quero apostar corrida, pode ser moto grande, pode ser moto pequena... Esse é o problema da moto, (...) tem um poder, é diferente, é um negócio diferente de andar de carro. (Augusto)

O relato acima mostra que há uma imagem de potência que organiza a representação simbólica desta profissão, tal como ocorre com outros grupos, como no setor da construção civil ou na atividade dos caminhoneiros (DEJOURS, 2000; HIRATA, 2002). Ou seja, cabe se questionar se essa imagem de potência associada à moto e a velocidade está diretamente relacionada ao fato de se tratar de um grupo profissional majoritariamente masculino.

A resposta a essa pergunta depende, por sua vez, que se leve em consideração a diferença entre a categoria sexo, como determinação de ordem biológica, e a categoria gênero, enquanto dimensão essencialmente relacional e sócio-cultural da assimetria que se estabeleceu entre homens e mulheres ao longo do processo histórico (SCOTT, 1990). Deste modo, a análise dos dois relatos transcritos a seguir fornecem elementos para se afirmar que a categoria sexo é insuficiente para se pensar essa questão da imagem de potência associada a profissões majoritariamente masculinas. De acordo com Lara:

É [preferível] sair dez minutos antes e chegar, do que sair cinco e não chegar. (...) [Então] eu não tenho pressa. (...) Eu ando devagar, não adianta. Os outros falam que eu sou tartaruga. Os meninos do Lar falam que eu sou tartaruga. E mesmo assim eu sofro acidente, como qualquer um. Eu fiquei um mês parada porque quebrei minha mão em dois lugares, porque uma pedra me derrubou em um dia de chuva. (...) Um mês depois que eu voltei a trabalhar, eu fiquei mais lenta do que eu já sou. [Porque] dá medo, embora depois você se acostume. [Mas] (...) eu conheço essa minha profissão (...), então eu dou seta; mesmo que a preferencial seja minha, eu reduzo; porque (...) eu já vi muito acidente sério, feio, com óbito, e eu não quero isso para mim não. (Lara)

Ou seja, de um lado, o relato acima mostra que a forma de conduta de Lara nas ruas da cidade, pilotando lentamente sua motocicleta, se define a partir do reconhecimento do perigo da profissão. De outro lado, ele permite afirmar que, no caso desta trabalhadora, o enfrentamento do medo não se deu, portanto, pela negação do risco, mas por seu reconhecimento.

Entretanto, como se pode observar pelo relato abaixo de outro trabalhador e empresário do ramo, essa forma de enfrentamento do medo pelo estabelecimento de uma conduta de cautela, não deve ser entendida como uma exclusividade do sexo feminino, na medida em que as noções de masculino e feminino são relacionais e se definem no bojo de relações sociais historicamente determinadas, e não por meio de uma determinação exclusivamente biológica. Assim, de acordo com Fernão, para driblar o tempo e manter o ritmo, ele tirava:

(...) vantagem indo pelo melhor caminho possível. É assim que eu ganhava tempo, porque eu nunca fui de andar que nem louco, a gente sabe, a gente vê os perigos. Você anda por aí e vê motoqueiro esticado no chão. Não é que você vai andar devagar também. Você tem que saber aonde você pode chegar até 80 Km por hora, até 100 Km por hora. (...) Então, a gente acaba vendo [muitos acidentes] e acaba ficando bem tranquilo, bem sossegado! (Fernão)

Deste modo, confrontando as diferentes perspectivas defendidas nos relatos anteriores, pode-se afirmar que apenas por meio do emprego articulado da

categoria sexo/gênero é possível compreender que a exaltação da potencia associada à profissão, presente no relato de Augusto, está relacionada com uma forma de enfrentamento viril do medo, diante de uma situação reconhecidamente perigosa. Neste aspecto, o discurso viril elaborado é uma forma de defesa estruturada na sociedade capitalista/patriarcal. Para Dejours (2000, p. 82-85):

A virilidade é o atributo que confere à identidade masculina a capacidade de expressão do poder. (...) A virilidade, afinal, é tudo menos uma virtude e (...) ela absolutamente não se situa no prolongamento da pulsão no indivíduo do sexo masculino, sendo, ao contrário, uma defesa.

Ou seja, nos termos propostos por Dejours (2000), é possível entender essa representação simbólica construída pelos motofretistas como uma “ideologia defensiva” masculina ⁴², elaborada coletivamente pelos trabalhadores diante do perigo inerente à atividade; como uma retomada, de maneira positiva, de uma atitude defensiva. O trecho do relato abaixo é muito interessante, deste modo, para perceber que, valorizando a coragem diante de tarefas realmente perigosas, o sujeito faz tudo funcionar como se fosse uma expressão do seu desejo:

Você trabalhando de motoboy seu reflexo tem que ser, vamos supor, dez vezes maior do que o de uma pessoa que anda de moto só quando vai para o trabalho! O trabalho de motoboy é perigoso pra caramba! Então, não é para qualquer. É para quem gosta mesmo e para quem manja mesmo andar de moto! Eu trabalho mais de moto porque eu gosto mesmo, assim, também tem aí o meu ganho também, mas é mais porque eu gosto de trabalhar de moto e me dá prazer. (Augusto)

Assim, a aceitação desta imagem majoritária do masculino, como expressão de uma identidade viril, que tem se mostrado fundamental para a

⁴² Hirata (2002), em co-autoria com Kergoat, entraram neste debate com Dejours, propondo que o conceito de ideologia defensiva elaborado pelo autor talvez seja válido apenas para a experiência de trabalho masculina, já que suas pesquisas junto às operárias não constataram estratégias defensivas entre trabalhadoras. De acordo com as autoras: “Não ter medo não tem o mesmo significado para um homem educado desde a infância na ética da coragem e para uma mulher que deverá ser fraca e dependente; portanto, esse imperativo não pode ser mobilizado da mesma maneira (...) para a criação de coletivos de defesa” (HIRATA, 2002, p. 270).

dinâmica da exploração/dominação destes trabalhadores sobre duas rodas, acaba por ocultar não só as suas condições propriamente objetivas de trabalho – que estão sendo exaustivamente discutidas neste estudo – como também acaba por ocultar as desigualdades de gênero que estruturam a sociedade, na interface da divisão social e sexual do trabalho. Neste sentido, o trecho da entrevista abaixo atenta para a importância de se dar visibilidade ao traço sexista da exploração dos motofretistas na conjuntura do processo de intensificação do trabalho:

Quando eu entrei no Lar dos Velhinhos eu sofri preconceito por ser mulher, porque eu trabalhava de moto e vi um anúncio no jornal, aí eu liguei e falei: ‘Mas eu sou mulher.’ E eles falaram: ‘Então você espera uns dois dias que a gente vai ver se contrata mulher.’ [Quer dizer], (...) o próprio preconceito surgiu deles, treze anos atrás. (Lara)

O depoimento de Lara mostra que, de modo geral, há uma preferência por empregar homens dentro desta atividade profissional. Essa preferência foi constatada em inúmeras outras instâncias da investigação, mas não se trata apenas de um veto à entrada de mulheres, uma vez que também é reflexo da baixa procura das próprias mulheres por esse tipo de ocupação, haja visto o contexto em que há certa facilidade de encontrar emprego em outros setores, por conta da tendência de feminilização do mercado de trabalho.

Entretanto, independente de haver baixa procura deste emprego de motofretista pelas próprias mulheres, a prevalência de homens nesta profissão está, de qualquer modo, relacionada com a atual divisão sexual do trabalho. Além do mais, considerando a conotação de força e agressividade associada historicamente ao serviço do transporte, o enfrentamento do trânsito das cidades exige destes trabalhadores “coragem”, atributo subjetivo também considerado masculino.

Dentro da dinâmica simbólica que compõe a divisão do trabalho, portanto, a coragem se constitui em um atributo subjetivo considerado crucial para o exercício da profissão, conforme mostra o depoimento abaixo cedido por um

trabalhador e microempresário do motofrete, sobre os porquês da prevalência de homens na atividade:

[Na época], minha esposa me ajudou muito. Muito corajosa ela. (...) O trânsito é muito perigoso. [Por isso] acho que elas mesmas estão vendo [que] o trânsito está perigoso (...) e não estão querendo se envolver com isso. Talvez também [o patrão] tivesse pena [de uma mulher]..., sei lá..., às cinco horas da tarde mandar ela para São Paulo? Ele não ia ter coragem! Ela, trabalhando ou não, acho que ele não mandaria ela para São Paulo às cinco horas da tarde. Ainda mais se ela tivesse filho, fosse casada, acho que ele não mandaria não. Ele arrumaria um serviço por aqui mesmo para ela, em Campinas, por aqui mesmo. (Rodrigo)

Por sua vez, o mesmo entrevistado, na continuidade de seu raciocínio, permite observar que mesmo quando o sujeito admite a participação das mulheres na profissão, inclusive declarando preferência por elas, a sua argumentação revela a grande assimetria que prevalece entre os sexos, como mostra o fragmento abaixo:

Eu contrataria uma mulher. Eu procurei um tempão uma mulher para trabalhar [para mim], mas não achei nenhuma. (...) Procurei porque o serviço era bem fácil, bem tranquilo. (...) Mas eu procurei [por mulher também] para me deixar tranquilo. (...). Acho que mulher dá mais confiança. Homem é muito problemático, dá muita dor de cabeça. [Eles] demoram e não falam onde estão, mentem, entendeu? Chega no dia, querem receber na hora... dá dor de cabeça demais. (Rodrigo)

Este relato apresenta, portanto, o preconceito contra as mulheres identificado nas situações discutidas acima, expressando-o, entretanto, por meio da expectativa de uma menor capacidade associada às mulheres na execução deste serviço de transporte, bem como na confabulação de burlas ao trabalho, tornando-as, deste modo, de acordo com o depoente, mais “confiáveis”.

Os resultados da pesquisa empírica analisados demonstram, portanto, que há um forte discurso sexista presente neste segmento do transporte, que se

constitui numa forma particular de gestão do trabalho sustentada pela natureza consentida do discurso hegemônico da masculinidade.

De acordo com outro microempresário do motofrete entrevistado, ele já tentou contratar mulheres para o trabalho, mas, no entanto, não deu certo porque, segundo sua avaliação: *“se eu falasse com uma mulher como eu falo com os motoqueiros, elas chorariam”*.

Então, a partir da natureza comum das declarações apresentadas por alguns dos empregadores entrevistados, pode-se afirmar que, de modo geral, a suposição de que as mulheres não têm coragem ou capacidade suficiente para enfrentar as dificuldades da profissão, é estruturante da forma de conduta patronal adotada neste segmento do transporte.

Ou seja, o que parece ser fundamental nestas exteriorizações de preconceito contra as mulheres não é apenas o fato deles revelarem o fundamento sexista que atravessa a divisão social do trabalho. Chama atenção também o fato de que a identidade viril imputada a este exercício profissional autoriza uma prática administrativa fundada em diferentes tipos de intimidação moral contra os trabalhadores homens ⁴³, bem como permite que esses elementos simbólicos definidores da identidade masculina e feminina se transformem em instâncias de dominação potencialmente úteis para o processo de intensificação do trabalho na contemporaneidade.

Neste sentido, levando em conta que os motofretistas fazem parte da complexa *classe-que-vive-do-trabalho* hoje, a análise das formas articuladas de exploração intensificada do seu trabalho, a partir da categoria sexo/gênero, permitiu concluir que o ritmo acelerado de trabalho ao qual esses(as) trabalhadores(as) estão submetidos, deve-se a uma demanda do capital no cenário da acumulação flexível, que se manifesta como pressão sobre o ser social através da articulação de formas de dominação capitalistas e patriarcais.

⁴³ Como em diversas situações em que estes trabalhadores são alvo de constrangimento, por parte de seus patrões. Uma dessas situações ocorreu logo no primeiro contato com uma equipe de motoqueiros de uma terceirizada, quando o proprietário questionou publicamente, e de forma grosseira, um de seus funcionários, sobre o porquê de estar “usando uma camiseta tão suja”.

Portanto, apesar de muitas vezes tudo parecer se passar como uma pulsão individual do sujeito – seja por uma maior remuneração, seja pelo gozo viril da velocidade – a pressa dos motofretistas é, na realidade, a pressa da realização da mais-valia, a qual se constitui, conforme se demonstrará no Capítulo 5 da tese, em um dos principais fatores de morte, adoecimento e sofrimento enfrentado por esses trabalhadores e trabalhadoras nas trincheiras da cidade.

4.3. N´As asas da liberdade? O motofretista e seus meios de trabalho na reprodução do capital

Ao analisar o processo histórico de formação dos motofretistas no Capítulo 3 desta exposição da pesquisa, procurou-se demonstrar a influência dos processos de compressão tempo-espacial e de flexibilização do trabalho, que se acirram na década de 1990, na consolidação desse segmento da indústria do transporte no Brasil de modo geral, e em Campinas em particular. Deste modo, essa primeira parte da análise dos resultados do estudo esteve voltada para a esfera da circulação de mercadorias, sejam elas aquelas objetivadas pelo trabalho humano (no caso específico destes trabalhadores, o próprio serviço de locomoção), seja a própria força de trabalho comprada pelos proprietários do capital através de contratos de trabalho.

Após esse primeiro movimento analítico, para se compreender como se dá o consumo *produtivo* do valor de uso da força de trabalho dos motofretistas, voltou-se a atenção para a esfera da produção capitalista, analisando-se a questão do salário e da jornada, à luz de uma concepção ampliada do processo de intensificação do trabalho por meio do emprego articulado das categorias classe social e sexo/gênero.

Cabe agora reintegrar essas esferas da circulação e da produção, separadas nas análises anteriores. Trata-se, portanto, de considerar que essa

separação entre produção e circulação é válida apenas como um recurso heurístico, já que, na processualidade histórica efetiva do capital, *produção é consumo* e *consumo é produção*, sendo a *distribuição* e *troca* mediações desse processo. Assim, faz-se necessário resgatar essa dialeticidade do processo levando-se em consideração a particularidade do trabalho dos motofretistas executado sobre suas motocicletas.

Nos estudos que já foram produzidos sobre essa categoria profissional – bem como sobre outras que estão fora do ambiente produtivo estritamente fabril ou comercial da economia atual, trabalhando naquilo que se chama de “setor de serviços” – existe uma tendência de se considerar esses diferentes tipos de inserção na atividade econômica como independentes entre si ou, na melhor das hipóteses, como etapas encadeadas de uma grande cadeia linear. Esse tipo de análise “setorialista”, por sua vez, tem sua origem num silogismo que nasce na economia política clássica do século XIX, de que a *produção é a generalidade*, a *distribuição* e a *troca* a *particularidade*, e o *consumo* a *individualidade* (MARX, 2005).

Entretanto, trata-se, de acordo com Marx (2005), na *Introdução à crítica da Economia Política*, de um encadeamento superficial que induz à noção de que a produção é regida por leis naturais e invariáveis, o que torna essa análise positivista cega ao entendimento da verdadeira fonte do valor no capitalismo, uma vez que ela se encontra justamente na relação social específica, porque historicamente determinada, de consumo e apropriação de excedente que ocorre na produção. Assim, de acordo com Marx (1985a), em *O Capital*, embora a circulação de mercadorias seja o ponto de partida do capital, ele não pode “originar-se da circulação, e tampouco, pode não originar-se da circulação. Deve, ao mesmo tempo, originar-se e não se originar dela.” (MARX, 1985a, p. 138).

Se o processo de produção de mercadorias precisa ser ao mesmo tempo um processo de reprodução do capital, já que a razão da produção de mercadorias nesta conjuntura histórico-social, não é apenas a produção de valores de troca, mas sim a valorização deste valor (MARX, 1984), a questão da

produção de excedente na economia capitalista diz respeito, em grande medida, ao problema de assegurar o fluxo do valor.

Como na vida em sociedade o relacionamento do produtor com o produto depende das relações deste com os outros indivíduos (até porque no capitalismo o objetivo da produção não é a apropriação imediata dos objetos pelo produtor para a satisfação de suas necessidades), a *distribuição* se interpõe entre a *produção* e o *consumo*.

Deste modo, a atividade executada pelos motofretistas como elo entre fornecedor e cliente é parte indispensável da produção capitalista no atual cenário de compressão do espaço pelo tempo. De acordo com Diniz (2003, p. 26): “cada toque no mouse, que fecha um negócio via internet, ou telefonema ao fornecedor aciona a ignição de um exército de motociclistas, que rapidamente estabelece a conexão de uma rede mercadológica fornecedor-cliente”.

Assim, justamente porque viabiliza em menor tempo possível a *distribuição* e as *trocas* (momentos determinados da circulação), a atuação dos motofretistas hoje permite, em última instância, que a mais-valia objetivada nas mercadorias se realize e possa retornar ao processo produtivo como consumo dos capitalistas e, sobretudo, como investimento produtivo na compra de mais força de trabalho e meios de produção.

Por sua vez, pensando num nível menos genérico do processo de reprodução do capital, pode-se observar como essa análise desenvolvida por Marx (1985a; 1985b; 2005) também é fundamental para se compreender melhor o processo de trabalho dos motofretista, pois nessa perspectiva dialética a produção é também imediatamente consumo: “Consumo duplo, subjetivo e objetivo” (MARX, 2005, p. 31).

Neste sentido, no caso concreto do processo de trabalho dos motofretistas, do ponto de vista subjetivo, estes trabalhadores desenvolvem suas habilidades de pilotagem e seus saberes sobre o espaço da cidade ao produzirem o serviço de locomoção – que não se objetiva em uma mercadoria, mas esgota-se no próprio ato da produção – mas, ao mesmo tempo, gastam, consomem suas

próprias energias físicas e emocionais. Por outro lado, do ponto de vista objetivo, o seu ato de produção é consumo porque gasta-se os meios de produção utilizados em seu processo de trabalho, no caso, a motocicleta e todos seus aparatos de segurança e utilização (capacete, carteira de habilitação, impostos recolhidos, combustível).

Assim, levando em consideração que o processo de trabalho dos motofretistas é produção e consumo objetivo e subjetivo ao mesmo tempo, é necessário analisar um aspecto fundamental da experiência destes trabalhadores: a relação com suas motocicletas, seu principal meio de trabalho. Essa relação no caso dos motofretistas guarda, conforme se buscará demonstrar adiante, importantes particularidades quando comparada a outros processos produtivos, em primeiro lugar porque normalmente a motocicleta é de propriedade do motofretistas e, em segundo, porque esse meio de trabalho carrega em si uma simbologia de liberdade.

Para pensar, num primeiro momento, na objetividade da relação do motofretistas com seus meios de trabalho – aquela “coisa ou complexo de coisas que o trabalhador coloca entre si mesmo e o objeto de trabalho e que lhe serve como condutor de sua atividade sobre esse objeto” (MARX, 1985a, p. 150) – é importante se analisar os impactos acarretados pelo fato de seu principal meio de trabalho ser propriedade do motofretista, diferente do que ocorre, por exemplo, dentro de uma fábrica em que a disponibilização das máquinas e ferramentas é atribuição do empresário. Disso decorre que o cuidado para que o instrumento de trabalho seja preservado e o custo de depreciação propriamente dito, que deveriam ser de responsabilidade do proprietário do negócio, é transferido, neste caso, para o próprio trabalhador.

Essa situação particular, por sua vez, implica em duas consequências constatadas no trabalho de campo da pesquisa. A primeira, de ordem econômica, é o fato da motocicleta representar um alto custo, que corroí parte do salário desses trabalhadores (tal como apontou o trecho do desabafo de um motofretistas de São Paulo transcrito anteriormente na análise sobre as formas de

remuneração). Além dos custos diretos da moto, que nem sempre são assegurados pelos empresários, como combustível e aluguel sobre o uso da moto da faixa dos R\$ 200,00, há uma série de outros de responsabilidade dos próprios trabalhadores, que se constituem em grande fardo a eles, conforme aponta o relato abaixo:

No começo do ano você tem IPVA, esse absurdo desse seguro obrigatório que não é escalonado como o de carro, qualquer moto de qualquer cilindrada paga a mesma coisa, e quem trabalha por conta não tem. A minha moto, por exemplo, está há dois anos com o documento atrasado, (...) mas eu espero que em agosto eu consiga pagar o documento. Não tem como! São setecentos reais à vista. Eu tiro mil e duzentos, novecentos líquido, como eu vou pagar isso daí? (...) Então quer dizer, (...) não tem condição! Aí você vai trabalhar em São Paulo e o governo de São Paulo quer colete, não sei o que mais... só tiram dinheiro! (Lara)

Neste aspecto, do ponto de vista da objetividade econômica, ser proprietário de sua própria motocicleta acarreta em um impacto negativo sobre as condições de vida e trabalho vivenciadas por esses trabalhadores, o qual se torna ainda mais nefasto quando suas motocicletas são roubadas, como mostram outros dois depoimentos abaixo colhidos pela pesquisa:

Eu perdi duas motos roubadas. Eram minhas ferramentas de trabalho! Quando eu cheguei para o pessoal da [firma] e falei: 'Fui roubado!', [eles disseram]: 'Vai fazer o quê?!'. Foi o que foi falado para mim: 'Vai fazer o quê?!'. (...) Sempre fui eu que paguei tudo, desde a corrente, o pneu, o combustível. (Adilson).

Eu já perdi duas motos. Já me roubaram duas motos e o prejuízo foi meu. Nenhuma empresa chegou para mim e falou: "Toma metade." ou "Toma outra moto." Entendeu? Eu que me virasse para comprar outra moto se quisesse continuar com o emprego. Então tem assalto, tem os acidentes, tem tudo isso. E infelizmente você não tem um respaldo por trás disso. (Lara)

Os relatos acima permitem afirmar que além de todas as dimensões da precariedade vivenciadas por esses trabalhadores submetidos a esses arranjos de empregos flexíveis, quando suas motos, suas “*ferramentas de trabalho*”, são roubadas, mais uma face da precariedade fica explicitada. Deste modo, aquilo que para o motofretistas é custo, para os empresários que empregam esses trabalhadores é economia, é possibilidade de valorizar valor através do consumo produtivo da força de trabalho com um gasto mínimo⁴⁴.

Ademais, a forma de aquisição da moto também define a condição diferenciada de um trabalhador do motofrete, para o qual a motocicleta é uma ferramenta de trabalho e a de um motociclista, que apenas a utiliza como meio de locomoção. De acordo com Adilson: “*Playboy é outra coisa. O cara que comprou uma moto, porque o pai deu, ou porque ganhou na loteria, só para zoar. Não, eu não estou falando desse. Estou falando de trabalhador*”.

A este respeito, o trabalho de campo da pesquisa mostrou que, enquanto trabalhador, as motocicletas são adquiridas normalmente por meio de financiamento. Entretanto, tal como declara Paulo, um depoente do estudo, o piso salarial baixo da categoria constitui-se em um empecilho para a aquisição do veículo:

A gente é um profissional que não tem condição de comprar a sua própria ferramenta de trabalho por causa do piso, entendeu?! Isso para mim é um absurdo! Seissentos e pouco. Então é uma coisa que deixa a gente aborrecido mesmo! (Paulo)

Matos (2008), em sua pesquisa junto aos motofretistas de Brasília-DF, também aponta para essa realidade, mostrando que em consequência da renda

⁴⁴ Além dessa economia possibilitada por essa forma particular de relação com os meios de trabalho, esses empresários do motofrete economizam também com outra espécie de meios de trabalho. Considerando que, de acordo com a definição de Marx (1985a), são meio de trabalho todas as condições objetivas necessárias para que um processo de trabalho se realize, no caso deste segmento da indústria de transportes os empresários também economizam na medida em que o “chão-de-fábrica” em que se desenrola essa produção – as ruas, avenidas e rodovias pela quais circulam os motofretistas – são de responsabilidade do poder público.

formal declarada ser baixa e por se tratar de trabalhadores que normalmente encontram-se em estado de dificuldade financeira, frequentemente as suas motocicletas estão registradas no nome de outras pessoas, seja de algum parente que tenha renda maior e “nome limpo” no sistema financeiro, seja de algum conhecido que não está mais conseguindo arcar com o financiamento. Por isso, a maior parte destes trabalhadores já iniciam suas trajetórias profissionais no ramo do motofrete endividados. Assim, pode-se afirmar que o endividamento se constitui numa outra implicação da relação particular destes trabalhadores com seu meio de trabalho.

Portanto, muito longe da propriedade da motocicleta proporcionar ao motofretista autonomia sobre a sua reprodução material, ela acaba por piorar a precariedade das suas condições de sobrevivência, porque subtrai seu salário. O elevado grau de especialização em que se encontra a atual divisão social do trabalho e o conseqüente nível de cooperação do trabalho social exigido pela produção *just in time* faz com que a propriedade deste meio de trabalho não lhes proporcione autonomia efetiva, da forma como ter a propriedade das ferramentas de sua oficina proporcionava autonomia a um artesão de ofício, que encontrava-se apenas formalmente subsumido ao capital.

Contudo, para além da negatividade implicada no fato das motocicletas serem propriedade particular dos próprios trabalhadores, de outro ponto de vista, esse fato parece lhes dar a sensação de liberdade, de tal modo que, em várias das trajetórias laborais analisadas, o momento de compra de suas motos marca uma fase das suas vidas em que cresce a expectativa de não estar mais refém da submissão às relações de exploração do trabalho, de não estar mais a mercê de uma dominação patronal, conforme indica o relato abaixo em que o entrevistado explica porque se tornou “motoboy”:

Eu comecei a trabalhar de motoboy pelo seguinte, eu fiz uma entrevista numa empresa e foram duas pessoas, eu e mais um, só que o rapaz tinha dezenove anos e eu 37, 36 anos. A moça olhou para mim e falou: ‘Olha, não vai dar. Você tem interesse, mas ele

tem mais vida!'. Aí foi onde eu decidi e falei: 'A partir de hoje eu não trabalho mais para ninguém!'. Modo de falar, né?! Aí que eu peguei uma moto. (José)

Ou seja, o relato acima mostra como a aquisição da moto simboliza um momento de “libertação”, uma possibilidade de “trabalhar para si próprio”, ainda que a consciência de que sua vida continua determinada pela sua condição estrutural de trabalhador claramente escape a essa projeção que se faz sobre a moto.

Assim, é muito forte entre esses trabalhadores a expectativa de que munidos de suas motocicletas estão em condições de insubordinar-se à dominação patronal, de tal modo que esteve presente, em quase todas as entrevistas feitas em Campinas, a afirmação de que a grande vantagem de trabalhar como motofretistas é “*não estar debaixo de ordem de ninguém*”, conforme afirma Fernando, já que, uma vez nas ruas, eles se vêm livres do comando direto de seus patrões. De acordo com Gondim (2009, p. 79):

o controle sobre o ritmo de trabalho do *motoboy* se dá, com frequência, de maneira a fazê-lo pensar que é ele que controla seu ritmo. (...) Como ressaltam Borges e Yamamoto (2004), o controle do trabalhador é feito de forma mais sutil, é aceito culturalmente, de forma que passa a ser visto como autocontrole.

Contudo, apesar de a possibilidade aberta pela propriedade de uma motocicleta se constituir apenas numa liberdade contingente, na medida em que não altera a estrutura das relações sociais que definem a dominação capitalista, esse tipo de insubordinação tem um efeito estruturante da subjetividade destes trabalhadores, marcada por aspirações libertárias potencialmente críticas da ordem social vigente.

Entretanto, a moto, como símbolo de liberdade, aparece também com outra conotação na experiência destes trabalhadores, estruturada, por sua vez, pelas condições atuais de saturação do trânsito das grandes cidades, conforme indica a afirmação de Reginaldo, outro motofretistas ouvido pela pesquisa, que

havia recentemente largado a profissão de caminhoneiro. De acordo com ele: *“Moto é maravilhoso, (...) com moto não tem estresse. Você é livre, ninguém te pára. O que pára é só o semáforo, o restante... vai embora, ninguém te segura.”* (Reginaldo).

Ou seja, considerando o antecedente profissional de Reginaldo, é fácil compreender que essa concepção da moto como passaporte para a liberdade está diretamente relacionada com as limitações de mobilidade impostas pelo trânsito das cidades, asfixiadas de automóveis, caminhões, ônibus e outras modalidades de veículos que disputam o espaço urbano. Essa projeção de liberdade expõe, por sua vez, uma ferida aberta da organização socioeconômica capitalista, em que a igualdade e a liberdade se realizam apenas no plano formal, dos mercados. De acordo com Schor (1999, p. 10-11):

É a necessidade de ir além da liberdade formal que se submete a uma liberdade de ir e vir individual como única forma de realização do desejo de ser livre. (...) Este é o indivíduo mônada-dinheiro, e sua liberdade é a liberdade para o mercado.

Por fim, para se compreender melhor essa última implicação que decorre do fato da moto, como meio de trabalho, ser propriedade dos próprios trabalhadores neste ramo do transporte, bem como para compreender a repercussão dessa particularidade da relação com a moto sobre a corporalidade e a subjetividade dos motofretistas, é necessário que se aprofunde tal análise através da utilização do conceito de *reificação* do ser social, enquanto repercussão do *caráter fetichista* da mercadoria sobre os homens e a vida social.

Considerando a mercadoria uma “categoria universal do ser social total” (LUKÁCS, 1989, p. 100) – ou seja, o protótipo da própria natureza social do ser dentro desta ordem – pode-se compreender que o capitalismo promove uma inversão entre sujeito e objeto, justamente porque a mercadoria “reflete aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas dos próprios produtos do trabalho” (MARX, 1985a, p. 71). Deste modo, a forma mercadoria determina, de modo geral, que os objetos apareçam como

dotados de características sociais do trabalho humano e, os homens e suas relações sociais, ao contrário, surjam coisificados, “desumanizados” (LUKÁCS, 1989).

Assim, essa projeção que se faz sob a moto, como passaporte para a liberdade, se constitui na expressão da *reificação* do ser social e de sua consciência, que, vivendo num mundo de coisas acabadas e de relações entre essas coisas, se vê expropriado das características sociais que definem sua condição de *ser genérico*. Ou seja, essa simbologia carregada pela motocicleta implica que este objeto, e não o trabalhador que a pilota, se apresente como sujeito da liberdade por ela apenas simbolizada. Ademais, Gorender (1985), em sua apresentação da vida e obra de Karl Marx, chama a atenção para outra dimensão do fetichismo na análise marxista, que ajuda a compreender o impacto negativo que essa relação dos motofretistas com seu meio de trabalho tem sobre seus corpos.

As fotos abaixo mostram duas formas de utilização da moto no processo de trabalho dos motofretistas, com o emprego de caixas de transporte acopladas ao bagageiro da moto e com o emprego de mochilas penduradas nos ombros do motoqueiro:



Figura 6: Modelos de caixa de transporte utilizados pelos motofretistas.

Fonte: Godoi, 2009; Adilson de Godoi, 2012, Adilson de Godoi, 2012.

No primeiro caso, o peso da mercadoria é sustentado pela moto, sua ferramenta de trabalho e, no segundo e terceiro caso (motoqueiro à direita), pelo corpo do trabalhador. Deste modo, acerca dessas diferentes formas de transporte, o que chama a atenção é o fato de que quando interrogados sobre o motivo de muitos motoqueiros utilizarem mochilas pesadas sobre os ombros, ao invés das caixas, a justificativa dada foi de que o fazem justamente para poupar a moto do desgaste causado pelo peso da mercadoria transportada. Ou seja, trata-se novamente de uma inversão entre sujeito e objeto, uma vez que, o fetichismo da mercadoria se prolonga para o fetichismo dos instrumentos do trabalho, enquanto encarnações do capital, dominando o trabalhador. (GORENDER, 1985)

Assim, se a análise sobre a relação dos motofretistas com seu meio de trabalho, à luz da perspectiva dialética, permitiu transcender uma abordagem “setorialista” sobre a atividade desenvolvida por esses trabalhadores na condição de elos da produção-consumo capitalista, à luz da perspectiva ontológico-materialista, acerca da determinação do caráter fetichista da mercadoria sobre o ser social, foi possível apreender os limites da liberdade sob o “véu da reificação” (LUKÁCS, 1989, p. 100), de modo que se pode concluir que, para a aspiração de liberdade carregada pelos motofretistas ganhar potência crítica, é necessário que se crie condições para uma “re-inversão” entre sujeito e objeto, atribuindo a esses(as) trabalhadores(as) a potencialidade de liberdade atualmente simbolizada por suas motocicletas.

Portanto, para que se possa chegar a considerações de caráter mais geral a respeito das conexões entre os desafios emancipatórios postos pela modernidade capitalista e a experiência destes trabalhadores caricatos das contradições do ser na atualidade dessa ordem social, o que se buscará fazer nas Considerações Finais da tese, é preciso antes analisar algumas consequências desta forma de organização do trabalho sobre os processos de adoecimento e morte dos motofretistas.

Deste modo, após se investigar a particularidade da relação dos motofretistas com seus meios de trabalho e as repercussões de ordem objetiva e subjetiva acarretadas por essa relação, neste último capítulo da tese se buscará analisar o sofrimento de ordem física, ligado ao crescimento da violência no trânsito das cidades, e aquele de ordem psíquica, que decorre da captura da subjetividade destes trabalhadores no cenário de “compressão psicocorporal” (ALVES, 2005).

5 . UMA ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NA EXPERIÊNCIA DOS(AS) MOTOFRETISTAS NA ATUAL CONJUNTURA DA MODERNIDADE CAPITALISTA

5.1. Um quadro geral da violência no trânsito e da regulamentação do motofrete

O tema que vem sendo mais debatido acerca da atividade dos motofretistas na atualidade é o risco de acidente e morte enfrentado por estes trabalhadores, dando-se maior destaque para a periculosidade inerente a esse tipo de transporte de modo geral e para a pilotagem considerada imprudente no caso destes profissionais. Trata-se de tema bastante debatido tanto no âmbito acadêmico, sobretudo entre os estudiosos de engenharia e psicologia, quanto nos meios de comunicação e órgãos públicos de pesquisa e políticas regulatórias.

O próprio processo de regulamentação da profissão dos motofretistas e mototaxistas – que a partir de julho de 2009 entrou em vigor e teve como seu último desdobramento o adiamento da fiscalização da Resolução 356 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para fevereiro de 2013, conforme noticia a matéria intitulada “Motoboys conseguem adiar a regulamentação da profissão” (Anexo 8) – atribui à necessidade de melhora na segurança dessa atividade profissional de transporte sobre duas rodas a sua principal motivação⁴⁵.

Deste modo, antes da análise dos resultados que se pretende fazer neste último capítulo da tese acerca do impacto das condições de trabalho enfrentadas pelos motofretistas sobre a sua corporalidade e subjetividade, seja na

⁴⁵ Todos os levantamentos estatísticos que vem sendo feito pelo poder público apontando para o crescimento do número de acidente e óbito entre motoristas de moto estão justificando o conteúdo das exigências feitas pela Resolução 356 da Contran. Conforme esclarece a matéria intitulada “Motoboys terão até fevereiro para passar por curso de pilotagem segura”, dentre as exigências principais dessa Resolução, está o uso de itens de segurança e o curso de “pilotagem segura” (Anexo 9).

forma de acidente de trânsito, seja em adoecimento físico e psíquico ligado ao exercício profissional, faz-se necessário visitar alguns dados estatísticos sobre o perfil da violência no trânsito na atualidade.

Segundo as preocupações expostas no *Mapa da Violência 2011*, um dos maiores desafios da sociedade atual é lidar de modo mais efetivo com o crescimento galopante da violência nas vias públicas, que barbarizam o cotidiano não só das cidades brasileiras, mas também de outros países, uma vez que em relatório recente da Organização Mundial da Saúde divulgou-se o número alarmante de que quase 400.000 jovens de menos de 25 anos de idade são vítimas de acidentes de trânsito no mundo. Entretanto, apesar de tratar-se de um problema internacional, o documento acima citado apresenta um conjunto de dados que apontam para o fato de que a intensidade do problema no Brasil é grave e preocupante, já que se situa entre os 10 países do mundo com maiores índices de mortalidade no trânsito.

De acordo com os dados do *Mapa* foram registrados um total de 38.273 mortes nos diversos tipos de acidentes de trânsito na década de 1998/2008, um número considerado superior até mesmo ao total de vítimas de muitos conflitos armados com duração semelhante. Mas, além da gravidade destes números absolutos e do incremento geral dos óbitos por acidente de trânsito, a mudança na composição distributiva desses acidentes de acordo com o tipo de veículo chama muito a atenção, uma vez que os dados das Declarações de Óbito do Ministério da Saúde trabalhados pelo *Mapa*, apontam para um aumento da mortalidade de motociclistas de 754%.

Ainda que esses dados sejam bastante imprecisos por conta da própria forma de coleta e classificação das informações, o ajuste estatístico feito pelo *Mapa*, chegando ao valor de 505% de incremento no óbito de motoristas de motos, não altera o disparate do crescimento do risco de morte para este tipo de veículo em relação, por exemplo, aos automóveis e ônibus que não ultrapassaram 60% de aumento no mesmo período, conforme mostra a tabela do Anexo 10. Por outro lado, levando-se em consideração que a frota de motocicletas foi a que mais

cresceu nas últimas duas décadas, como já se demonstrou no Capítulo 3 deste estudo, uma pergunta que precisa ser feita é se esse aumento do número de óbitos em acidentes com motos não se deve apenas ao próprio aumento da frota.

Preocupados em responder a essa pergunta, o *Mapa da Violência 2001* produziu outro conjunto de dados reunidos na tabela do Anexo 4, em que se relativizou o aumento dos óbitos pelo aumento da frota, de modo a isolar o aumento real de risco à vida implicado pelo uso deste tipo de veículo no trânsito da atualidade. O resultado a que se chegou evidencia que o número de óbitos com moto cresceu 137% durante a década de 1998/2008, além do incremento de 369% que se deve apenas ao crescimento da frota.

Assim, não há dúvidas de que o final do século XX marca um momento de acirramento do “risco-motocicleta”, o que explica, em partes, a alta periculosidade da atividade dos motofretistas que estão inseridos dentro destas estatísticas, embora não se saiba ao certo quantos destes condutores de motos acidentados são apenas motociclistas e quantos são motoqueiros profissionais (motofretistas ou “motoboys”).

Pensando os motoristas de moto como um todo, pode-se conjecturar que esse grande número de acidentes e óbitos está relacionado com a própria natureza deste meio de transporte em que o corpo do condutor fica totalmente exposto ao ambiente, o que torna qualquer colisão um ataque direto ao motorista. Ademais, considerando que o trânsito está determinado pelo processo de *reificação* das relações sociais, a interação entre os motoristas dos veículos se apresenta mediada pelas mercadorias por eles pilotadas, de modo que, tem condições de impor-se mais dentro dessa disputa por uma maior mobilidade no espaço público das cidades, aquele que pilota a máquina mais potente e/ou que simboliza maior status social. Em geral prevalece, portanto, a “lei do mais forte”, de modo que os motociclista e ciclistas se constituem nas peças mais frágeis dessa guerrilha urbana, por estarem mais expostos a gravidade nos acidentes de trânsito, conforme aponta os dados da tabela do Anexo 10 que indicam um

aumento maior do número de óbitos para essas duas categorias durante a década de 1998/2008.

Entretanto, como extrapolar essas tendências gerais apontadas por esse conjunto de informações sobre a violência no trânsito, para o caso específico dos motofretistas, se os dados não classificam os acidentes por tipos de usos da motocicleta? Ou seja, como encontrar subsídio dentro dessas informações estatísticas, para afirmar que os motofretistas são as maiores vítimas e/ou responsáveis por este cenário acidentogênico, tal como está pressuposto no viés argumentativo da própria regulamentação da atividade?

Interrogando-se sobre essas questões, pode-se observar que, apesar de pouco se saber se essa tendência de aumento dos acidentes e óbitos entre condutores de moto, também se observa entre os profissionais que usam a motocicleta como meio de trabalho, todo o discurso midiático e governamental em torno da regulamentação da atividade se estrutura em torno da suposição de que a conduta dos motofretistas torna o trânsito mais violento para eles e para os demais trafegantes, sendo necessário discipliná-los.

De acordo com a reportagem intitulada “Criar regras e proteger os motoboys” (Anexo 5), em Campinas estima-se que do total das 115 mil motocicletas licenciadas, apenas 7 mil sejam usadas por motofretistas, ou seja, aproximadamente 6%. Ora, se o problema do elevado número de óbitos entre os motoristas de moto se constitui em um quadro geral que atinge todos os motociclistas e, se os motofretistas representam uma pequena parcela da totalidade desses veículos em circulação hoje em dia, porque não se exigir, por exemplo, o curso de “pilotagem segura” para todos ao tirar a carteira de habilitação para moto? Ainda, por que não se exigir dos próprios fabricantes de motocicleta que arquem com os equipamentos de segurança, como protetor de motor (“mata-cachorro”) e aparador de linha (antena “corta-pipa”), como itens obrigatórios de fábrica, da mesma forma como o cinto de segurança não se constitui hoje um opcional dos veículos de quatro rodas?

Que o risco de acidente se constitui numa constante na experiência destes trabalhadores não há dúvida, conforme as próximas análises demonstrarão, mas, por outro lado, também há alguns indícios levantados pelo trabalho de campo da pesquisa que indicam que o “risco-motocicleta” pode ser maior entre aqueles que a pilotam apenas como meio de transporte, do que como ferramenta de trabalho. De acordo com um dos entrevistados:

Tem muito risco, mas saiu uma pesquisa um tempo atrás, faz uns 5 meses, [que foi feita] com motoboy e com quem usa a motocicleta só para ir trabalhar. Quem morre no trânsito não são os motoboys, é aquela pessoa que usa para ir ao trabalho. O motoboy, ele está acostumado, tem experiência em cima da moto. (Leonardo)

Além desse tipo de afirmação defendida pelos próprios motofretistas, o trabalho de campo da pesquisa permitiu constatar que a maior parte dos acidentes mais graves sofridos por eles não ocorreu durante o trabalho, mas sim em horários de “lazer”, o que indica, conforme se buscará demonstrar a seguir em diálogo com os resultados da pesquisa de Diniz (2003), que os motofretistas constroem estratégias de regulação de sua atividade que, se não forem perturbadas pela organização do trabalho, são preventivas de acidentes, diminuindo o risco da profissão.

Contudo, a esse respeito é importante que não se perca de vista que a atual conjuntura do trabalho no motofrete está marcada por exigências sobrehumanas em termos de intensidade e abnegação, o que se reflete, via de regra, em um *modus operandi* de risco destes profissionais. Neste sentido, o estudo de Silva (2009) é muito importante para qualificar melhor esse debate porque mostra que, apesar de algumas pesquisas, como a feita pela secretaria dos Transportes de São Paulo em 2005, demonstrarem que a maioria das mortes com moto foi de motociclistas usuários e não de “motoboys”, esses trabalhadores se destacam em relação aos outros motoristas de moto quando se leva em consideração o maior número de acidentes dentro de determinado período,

apontando para uma maior exposição e banalização do risco entre os motofretistas. De acordo com Silva (2009, p. 124-5):

Entre aqueles que sofreram 1 acidente, 25% são aqueles que vão trabalhar de moto, 22% a utilizam para lazer e 21% são motoboys. Já entre aqueles que caíram mais de duas vezes, os motoboys se destacam, principalmente, na faixa de 6 a 10 acidentes, com 11%, seguidos pelos que usam a moto para o trabalho com 5% e para o lazer com 4%.

Ou seja, ainda que o risco de morte seja parecido para todos aqueles que pilotam motocicletas na malha viária da atualidade, marcada por hostilidade e violência entre os trafegantes, uma característica distintiva dos motofretistas é o fato de sofrerem o maior número de acidentes sem desertar de seus postos de trabalho, desenvolvendo, ao contrário, um discurso viril defensivo, fundado no sentimento de “orgulho” por sua coleção de fraturas e cicatrizes que testemunham sua bravura.

Enfim, essas especulações sobre o maior ou menor risco de morte entre esses “operários das ruas” não tem o objetivo de relativizar os sérios riscos de acidente e morte que atingem esses trabalhadores do motofrete, muito ao contrário, pretendem contribuir para compreendê-los melhor, na medida em que propõem uma leitura crítica das intenções que estão em jogo na regulamentação da atividade do motofrete, uma vez que tudo indica haver interesses econômicos escusos por trás dessa intencionalidade declarada de protegê-los, já que o custo adicional que o motofretista terá de arcar para se adequar às novas regras será algo em torno de R\$ 600,00, de acordo com estimativa dos próprios trabalhadores em agosto de 2012.

Ou seja, independente da validade da argumentação sobre a segurança, é evidente que essa regulamentação movimentará toda uma cadeia de empresas que trabalha com venda de peças e acessórios para motocicleta, bem como o próprio mercado de tarifas e impostos públicos que será diretamente beneficiado, sendo necessário refletir se este é de fato o caminho mais eficiente para melhorar as condições de trabalho dos motofretistas, uma vez que as mudanças propostas não tocarão na questão da precariedade dos contratos de

trabalho, das formas de remuneração e da intensificação do trabalho que se constituem nas principais motivações da “pressa” dos motofretistas.

De acordo com um desses trabalhadores, que se manifestou recentemente no fórum virtual do “Canal*Motoboy” ⁴⁶ acerca dos últimos desdobramentos do processo de regulamentação da atividade:

[São] muitas exigências. Concordo que é para nossa segurança, mas será que os contratantes de nossos serviços vão reconhecer todo o investimento, e nos pagar corretamente com todos nossos direitos? Fazer uma lei e obrigar o trabalhador é fácil quero ver obrigar os patrões a agir pelo certo! (Binholdf)

Deste modo, ainda que este estudo reconheça que um componente fundamental da atividade dos motofretistas diga respeito ao crescimento do “risco-motocicleta” no trânsito violento das cidades da atualidade, essas indagações acima colocadas, sobre as intenções e efetividade da atual forma de intervenção do Estado neste ramo do transporte, são fundamentais para se compreender a própria desconfiança e indignação de muitos motofretistas sobre essas mudanças trazidas pela regulamentação e fiscalização de seu trabalho.

Conclui-se, por fim, que a despeito do caráter insuficiente destes dados sobre a violência no trânsito para tratar do tema do impacto das condições de trabalho sobre a saúde destes trabalhadores sobre duas rodas, esse aumento dos óbitos entre os motoristas de moto nas últimas décadas mostra que é importante inserir o problema do risco de acidente e morte aos quais os motofretistas estão submetidos, dentro de uma análise do quadro mais amplo da organização das cidades no contexto da acumulação flexível.

⁴⁶ Disponível em < http://www.zexe.net/SAOPAULO/motoboy.php?qt=7.3&can_actual=204 > . Acesso em: 3 ago. de 2012, 16:47:41.

5.2. Acidente, morte e adoecimento: o desgaste físico dos(as) motofretistas na cidade *fabricalizada*

Afirmou-se anteriormente que o processo de produção da indústria de transportes caracteriza-se por se tratar de uma esfera produtiva do capital, localizada fora do espaço da produção fabril propriamente dita. Deste modo, uma primeira especificidade da experiência narrada pelos motofretistas sobre seu trabalho reside no fato do espaço público das cidades, onde ocorre a circulação de mercadorias, ser o “*local oculto da produção*” de valor no trabalho de transportar, o qual só pode ser produzido na medida em que é consumido. A outra especificidade é o fato das ruas das cidades, onde se dá o processo de trabalho dos motofretistas, se constituir tanto no espaço em que se sentem “livres”, nas dimensões já destacadas anteriormente, quanto naquele em que sentem o peso do cansaço, do risco de morte e de toda a ordem de sofrimentos psíquicos que serão analisados no último item deste capítulo.

Neste momento, para se analisar o sofrimento de ordem física impresso nas narrativas coletadas pela pesquisa, é necessário levar em consideração que a atual conjuntura da organização sócio-econômica da cidade capitalista, caracterizada pela subordinação do espaço pelo tempo e pela lógica capitalista *reificante* de coisificação dos homens e humanização das coisas (FERRARI, 2012), produz uma interação profundamente hostil entre os condutores de veículos, os pedestres e ciclistas que dividem o espaço das vias públicas.

Assim, os inúmeros relatos narrando episódios de desentendimento entre motofretistas, caminhoneiros e motoristas de ônibus e carros em Campinas, apontam para essas situações de conflito no trânsito que fazem parte de uma condição de trabalho permanente na vida destes trabalhadores. Sobre isso, Gilberto se recorda de um episódio em que foi vítima de uma agressão:

[Um dia] uma senhora de Corolla veio e bateu [em mim]. E eu [estava] parado. (...) Eu olhei para ela e falei: ‘Minha senhora, a

senhora não me viu aqui? A senhora bateu na minha perna, podia ter acontecido uma coisa pior?'. Ela abaixou o vidro, falando no celular e falou um monte de palavrão. É inacreditável. (...) Eu fiquei doido com ela. Eu falei: 'Minha senhora, a senhora é doida?'. Aí, os motoqueiros que estavam [perto de mim], (...) viram aquilo e eles ficaram bravos. Eu não precisei tomar atitude nenhuma. (...) Cada um que passava dava um chute. (Gilberto)

O mesmo depoente dá um testemunho sobre a inimizade que vem se naturalizando entre caminhoneiros e motofretista, que fornece mais elementos para se analisar os reflexos da *reificação* do ser social sobre as relações que se estabelece no espaço urbano:

Hoje eu trabalho com caminhão e ouço muito os caminhoneiros [dizerem] (...): 'Eu esqueci o meu gancho de pegar motoqueiro lá em São Paulo'. Então assim, [os 'motoboys'], eles são muitos, quem dirige em São Paulo vê como eles passam buzinando, desesperados para fazer um trabalho que não é deles, para cumprir uma ordem de estar ali, para cumprir um horário, às vezes não é imprudência dele, ele tem que fazer o serviço dentro do horário ou ele está fora. (Gilberto)

O relato acima aponta não só para o espectro de hostilidade que ronda as relações sociais no trânsito das cidades, mas também aponta para a subsunção deste espaço de circulação do capital em que se constitui a malha viária ao tempo e ritmo imposto pela acumulação flexível, caracterizada pelo ideário da produção *just in time*. O depoimento mostra a subversão total do controle do tempo a que os motofretistas estão submetidos, "um tempo que não é seu", um ritmo que lhe é determinado seguir.

Esse sentimento de um tempo irrefreável, de um ritmo que não se pode conter, que de certo modo está presente na experiência subjetiva de todos os seres humanos da contemporaneidade, traduz de modo preciso a vida objetiva destes trabalhadores sobre duas rodas, mergulhados no processo contraditório de *fabrilização* das cidades. Trata-se, de acordo com Ferrari (2012), de um extravasamento do modo de trabalho dos antigos lugares específicos de

produção, com vistas a imprimir um ritmo acelerado a todos os contextos sociais e territoriais que compõem o espaço ampliado da produção *just in time*:

O *timing* necessário e específico ao capital como relação social hegemônica não é imposto apenas no chão de fábrica, ou na suposta loucura das bolsas de valores. A circulação de coisas, pessoas e informações no cotidiano das grandes cidades impõe um ritmo intenso a todos, trabalhem ou não no chão de fábrica, escritórios ou bolsas de valores. Os tempos exigidos para um *motoboy* entregar um documento, para se desenvolver uma tese acadêmica ou formar alunos no ensino fundamental, médio e universitário são continuamente comprimidos. (FERRARI, 2012, p. 37)

Esse extravasamento da produção *just in time* para toda a sociedade, que define o processo de *fabricalização* das cidades, se deve, por sua vez, ao atendimento das necessidades atuais da dinâmica do capital. Após a reestruturação produtiva ter reformulado o processo produtivo do lado de dentro dos muros da fábrica, para sua plena execução fez-se necessário que outras instâncias se sincronizassem a esse *tempo* tido como *certo*, como, por exemplo, os fornecedores terceirizados localizados fora das unidades fabris e toda a malha viária das cidades que se transformou em extensões da linha de montagem dessa fábrica supostamente *enxuta*, *limpa* e *silenciosa* idealizada pelo toyotismo (FERRARI, 2012; ALVES, 1999).

Ou seja, a despeito do discurso ideológico, que engraxa a engrenagem dessa produção “flexível”, sustentar-se na idealização de uma produção essencialmente imaterial e em *tempo real*, conforme afirmam os ideólogos de uma concepção de sociedade da informação que prescinde do trabalho:

Sabemos que, pelo menos por enquanto, pessoas, cachorros, automóveis e outros valores de uso não trafegam por fibras óticas. (...) Caminhões, automóveis e motos existem de modo presencial, não virtual, transitam em espaços físicos (não em fibras óticas), percorrem vias em tempo material não nulo, além de transportarem mercadorias que, para serem produzidas, ocuparam também tempos de produção e espaços concretos, materiais (...). (FERRARI, 2012, p. 48)

Deste modo, na medida em que a produção e reprodução da vida material da sociedade não prescindem da sua materialidade no espaço e no tempo, o conjunto de meios de racionalização e sincronização de tempos de trabalho e fluxos de mercadorias, que se constituiu no componente técnico-organizacional do ideário toyotista de uma produção sem estoque e no *tempo certo*, implicou na transferência do ônus das operações logísticas para a sociedade civil e seu poder local. Segundo Ferrari (2012, p. 42-3):

Na era *dourada* do capital, as cidades sediavam fábricas consideradas lugares relativamente à parte; hoje, tornaram-se espaços de estoques das mercadorias em trânsito, receptáculos de verdadeiras *esteiras fordistas* estendidas entre as fábricas. Ao contrário de serem sóbrias, limpas ou de serviços, são cidades *fabricalizadas*, que acolhem atividades de todo tipo como extensões urbanas da própria fábrica, acolhendo um imenso proletariado urbano que cada vez mais se multiplica e se fragmenta.

Com o extravasamento da produção para além dos muros das fábricas tratou-se, portanto, de socializar os custos da gestão do caos dos tempos e dos espaços urbanos. Deste modo, a aparente desordem que domina o cenário urbano, é a ordem do capital na contemporaneidade, é a ordem da cidade *fabricalizada* (FERRARI, 2012).

Neste sentido, a hostilidade que permeia a vida social nos espaços públicos da cidade em trânsito, que atinge tão diretamente os motofretistas, como ameaça física e psíquica permanentemente enfrentada em seu processo de trabalho, não pode ser explicada sem se levar em consideração essa determinação objetiva da atual forma de ser do modo de produção e reprodução social do capital.

Além destes testemunhos acima analisados em que os motofretistas figuraram como vítima de agressões de outros condutores de veículos, o trabalho de campo da pesquisa se deparou também com relatos em que a situação se

inverteu e o motofretista foi o agressor, impulsionado por essa sociabilidade urbana marcada pela hostilidade:

Esses tempos atrás eu fiquei com dó do cara, mas ao mesmo tempo eu fiquei com raiva dele, eu quebrei o retrovisor dele, ali na Bambini. Eu estava com pressa para fazer o serviço, isso já era quase seis horas da tarde. Eu precisava fazer, devolver ao Banco para sair e voltar para casa. Aí eu vi que ele me viu no retrovisor, (...) [mas] na hora que ele viu que eu ia encostar, ele me fechou. Aí não teve jeito, pus os dois pés na frente e acelerei a moto. Ao invés de eu parar a moto, eu acelerei. O pior é que eu quebrei o retrovisor dele e de um coitado que estava no lado que não tinha nada a ver, então me deu dó do rapaz que estava do lado. Na cabeça eu fiquei pensando, porque ele fez isso? Pra quê? Eu estou trabalhando! Não estou me divertindo, isso não é uma diversão. Talvez o cara pensa que é diversão. É uma profissão igual a todas as outras. (José)

Assim, o sentimento de irritação e cansaço que resulta da vivência deste ambiente de hostilidade e do frequente risco que correm ao terem que disputar as ruas da cidade com os carros, ônibus, peruas, caminhões, em condições completamente desfavoráveis ao respeito mútuo, apresentou-se como um aspecto marcante da experiência dos motofretistas, como um fator de doença física e psíquica, como fator de sofrimento.

Neste cenário de guerra de trincheira que se estabelece entre trafegantes apressados para dirigir-se ou voltar de seu trabalho e uma massa de trabalhadores de quem se espera realizar a compressão do espaço pelo tempo – motofretistas, caminhoneiros, taxistas, perueiros, motoristas de ônibus, servidores do Correio – os “*motoboy*s” tem sido duramente estigmatizados pela opinião pública como “imprudentes”, “loucos”, “agressivos”.

Por conta disso, o trabalho de campo deste estudo e de outras pesquisas realizadas junto aos motofretistas apresentam evidências de que, diante deste cenário de conflito, está em curso um processo contraditório de construção identitária da categoria, como mostram os dois relatos abaixo:

Eles mostram de um jeito motoqueiro que parece que é tudo coisa negativa, motoqueiro que esbarra o pé no retrovisor, motoqueiro que passa no corredor buzinando... [Mas] já aconteceu um monte de vezes de carro me fechar, ontem mesmo. Isso é normal [na vida] de motoqueiro! Se eu levo uma fechada, ou eu entro na frente de um carro eu até fico mais calmo, mas tem dia que é duro, viu?! (César Augusto).

Eu, por exemplo, não gosto de correr no trânsito. Eu tento ir pelo corredor. Se não deixam eu passar, eu espero ali ou eu buzino. E mais, precisa colocar ordem no negócio, sabe?! Porque os motoristas tem que entender que a moto é veículo também. (Jefferson)

Os relatos acima demonstram, portanto, o empenho dos motofretistas em desconstruir essa imagem estigmatizada que se faz a seu respeito, seja como forma de resposta a esses rótulos sociais, seja como auto-justificação diante do constrangimento que sentem por ter que, muitas vezes, cometer infrações para adequar-se às demandas da organização do trabalho. De acordo com Gondim (2009, p.56):

Pode-se perceber o quanto é desconfortável para os *motoboys* falarem sobre sua imagem na mídia. Todos concordam que há profissionais imprudentes e que, de fato, não estão preocupados com a segurança no trânsito, mas também destacam que há muitos que buscam desempenhar suas tarefas com cuidado e responsabilidade. Por outro lado, todos afirmam que, em algum momento, acabam desrespeitando as leis de trânsito em prol da redução do tempo de execução das tarefas, embora pareça ser constrangedor admitir que cometam infrações.

A autora segue sua reflexão sobre a questão do descumprimento de regras de trânsito entre os motofretistas de Fortaleza-CE, à luz da análise de Dejours (2006) acerca do abismo que há entre as prescrições da organização do trabalho e o que é, de fato, posto em prática, uma vez que se a realização das tarefas cumprisse meticulosamente todas as instruções e procedimentos, a situação tornar-se-ia insustentável. Assim, Gondim (2009) conclui:

se o *motoboy* não burla as leis de trânsito para cumprir os prazos da empresa e entregar o pedido no tempo estabelecido, recebe punição financeira por não conseguir a meta. Nesse caso, não há opção para o *motoboy*. Ele é pressionado a seguir o que lhe é imposto pela organização do trabalho. (2009, p. 56)

Essa conclusão a que chega a pesquisadora, de que o motofretista é punido nos casos em que não realiza a sua tarefa no tempo determinado, no *tempo* definido como *certo* pela organização do trabalho inspirada no ideário *just in time*, foi também constatada neste estudo junto aos motofretistas de Campinas, conforme analisou-se no Capítulo 4 da tese. Esse tipo de constrangimento com vistas a intensificar o trabalho não se constitui, portanto, em uma particularidade vivenciada individualmente pelos trabalhadores entrevistados, mas se trata de um aspecto geral da organização do trabalho nos espaços de circulação da cidade *fabrilizada*, conforme atenta Ferrari (2012, p. 27):

Para realizarem as entregas no almejado *tempo certo* e manterem a continuidade do fluxo da produção, trabalhadores viário e rodoviário de carga, por exemplo, enfrentam toda sorte de obstáculos. Além de intensificação do trabalho pelo aumento do número de viagens/dia, esses trabalhadores chegam a ser pessoalmente penalizados com multas por atrasos – racionalidade interiorizada e justificada como garantia de *eficácia* do processo produtivo. (...) A adoção atual do lema “tempo é dinheiro” resulta na compressão do espaço pelo tempo.

Este cenário descrito acima por Ferrari (2012) aparece, por sua vez, exemplarmente retratado no relato de um entrevistado do estudo acerca do desgaste que sente em sua profissão:

É estressante! E é complicado por causa disso, porque há cobrança. Porque hoje em dia, infelizmente, se [você] pega três serviços para fazer e pergunta qual é mais urgente. [Vão te responder]: ‘Todos, todos são urgentes!’. Todo mundo hoje tem pressa, porque o tempo, hoje em dia, nada mais é que dinheiro! (Paulo)

Portanto, analisando o impacto tanto das formas de remuneração por produção, comum no setor do motofrete, quanto da pressão exercida pelos proprietários e clientes das empresas terceirizadas no sentido de imprimir um ritmo acelerado aos motofretistas, Diniz (2003) chega à conclusão de que maior do que o impacto do salário por produção, as exigências por um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade é que levam os motociclistas a adotar procedimentos de risco no trânsito:

Quando as margens de liberdade deixadas pela organização do trabalho são estreitas, não levando em consideração as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço, os motociclistas profissionais alteram o *modus operandi* de pilotar com vistas a aumentar a agilidade. (...) Se as margens da organização do trabalho permitem, os motociclistas profissionais tentam cumprir os objetivos estabelecidos pelo setor sustentando-se nas redes sociais solidárias, no planejamento das rotas, no controle temporal das tarefas, nas negociações das demandas de serviço com chefias e clientes. (DINIZ, 2003, p. 104)

Neste sentido, a narrativa de Gilberto sobre um episódio em que perdeu um colega de trabalho, para quem tinha arrumado emprego de motofretista, retrata o desfecho trágico que essa cobrança por cumprir a tarefa no menor tempo, no tempo definido como *certo* pela organização do trabalho, pode ter na vida de um jovem trabalhador:

Uma época (...) um amigo meu apareceu em casa (...) e falou: 'Me ajuda que eu estou precisando de um emprego. A minha noiva está grávida e a mãe dela botou [ela] para fora de casa. (...) A minha moto está [com] três prestações atrasadas. Eu preciso de um emprego, me ajuda! Veja um serviço [para mim] onde você trabalha'. (...) Eu falei: 'Passa aqui amanhã à tarde que eu vou conversar com [o meu patrão] (...) e amanhã à tarde eu já te dou uma resposta.' (...) Quando chegou à tarde, (...) [ele] começou a chorar quando eu falei que não tinha emprego. Então, eu falei assim: 'Faz o seguinte, vem aqui comigo de manhã que eu vou te levar até lá'. Aí ele foi comigo no outro dia de manhã e aconteceu que [meu patrão] brigou demais comigo e falou: 'Ele vai trabalhar no seu lugar!'. Nessa época eu trabalhava com moto (...) e prestava serviço para o Banco Real (...). [Ele] me tirou do Banco

para colocar esse garoto. (...) Na primeira semana o Banco disse que estava tendo problemas com o garoto, que ele não estaria conseguindo fazer o serviço. (...) Aí [nosso patrão] falou: 'Eu vou te dar mais uma chance. Só que é assim cara, acelera! Você tem que acelerar. O Gilberto acelerava'. Eu falei: 'Eu não acelero não! Eu não fico fazendo isso não, é perigoso. Você deve estar fazendo algum caminho mais longo, tenta alguma coisa, se localiza, (...) você tem que ver qual o percurso mais rápido. Deve ser isso!'. Chegamos na semana seguinte, a mesma coisa, e aí não teve jeito. [Nosso patrão] falou: 'Vou mandar o cara embora.'. (...) O [garoto começou] a chorar de novo e falou: 'Cara, minha mãe vai me expulsar de casa, meu filho vai nascer!'. Ele estava desesperado. Aí ele foi para a garagem e eu fui para o Banco. Sabe o que aconteceu com ele? Morreu. (...) Quando o [nosso patrão falou de novo] com [ele], ele falou assim: 'Olha meu, é o seguinte, ou você é assim ou você está fora!'. Eu falei: 'Não faz isso com ele, ele está precisando muito e se você falar para ele ir a 200km/h ele vai porque ele quer o trabalho!'. Ele tinha 18 anos. O moleque estava desesperado. Ele bateu a moto na traseira de um caminhão. Morreu na hora. (...) Eu fiquei muito chateado, eu tive que avisar a família. Você imagina, eu tive que avisar a mãe dele, falar que o filho dela tinha falecido! (Gilberto)

Assim, esse relato deixa claro que se o ritmo acelerado da atividade de motofrete é uma decorrência da própria dinâmica atual do processo de reprodução ampliada do capital, na conjuntura da subsunção do espaço ampliado da produção ao ideário do *just in time*, o risco de morte a que os motofretistas estão submetidos é consequência direta da pressão exercida pela organização do trabalho para a execução do trabalho numa cadência sincronizada a um *tempo* definido como *certo*, a cadência da realização da mais-valia dentro da atual dinâmica da acumulação.

Por fim, cabe chamar a atenção para o fato de que, ainda que a morte não seja um desfecho obrigatório dessas trajetórias de trabalho na cidade *fabrilizada*, a partir dos resultados a que chegaram os outros pesquisadores do setor do motofrete, bem como da análise dos relatos coletados diretamente pela pesquisa em Campinas-SP, pode-se compreender que, diante dessa conjuntura de pressão da organização do trabalho, somada ao espectro de hostilidade e violência que permeia a sociabilidade urbana de modo geral, o resultado não

poderia ser outro para aqueles que passam aproximadamente 15 horas de seu dia sobre uma motocicleta: memórias de muitos acidentes, vividos ou assistidos, e corpos marcados pelo trabalho.

Assim, a maioria dos motofretistas ouvidos pela pesquisa tinha acidentes de trânsito para contar e cicatrizes para mostrar. E, ainda que muitos desses acidentes tenham ocorrido em momentos em que pilotavam a moto para fins pessoais, fora do trabalho, se constituem em alerta para o perigo eminente que correm em seu exercício profissional.

Mas, além dos acidentes e do risco de morte que marca a experiência destes trabalhadores, o desgaste físico e emocional provocado pelas condições estressantes e insalubres de trabalho produz nesses sujeitos outros abalos a sua saúde, conforme apontam os dois depoimentos abaixo:

Eu tive um problema de saúde porque eu não estava mais conseguindo dormir à noite. (...) Então eu tinha sono quando estava na empresa. Aí o que eu fazia? Guaraná em pó. Quando eu sentia sono, ia lá e tomava uma colherzinha. Todos os dias! (...) E talvez tenha sido esse o motivo para o sangramento. Começou a sangrar [o meu nariz]. Pingava e nunca tinha acontecido isso. Isso acontecia todas as noites. (...) Eu fui ao médico e ele falou: 'Você está com a pressão altíssima! Você vai ter que tomar remédio para abaixar a pressão.' Só que eu não fui à fundo. Eu continuei trabalhando e quando sentia aquela dor de cabeça eu tomava alguma coisa para pressão. Mas eu não levei a sério. Aí, um belo dia, deu um sangramento pior em mim. (...) O médico disse: 'Você tem que parar. Ou você vai trabalhar de dia ou você vai sair da empresa'. E por esse motivo eu saí [do emprego que estava]. Não tive problema nenhum, eles gostavam muito de mim lá no Jornal e eu também gostava do trabalho (...), mas eu tive que parar de trabalhar à noite. (Gilberto)

Aconteceu de eu sofrer o infarto. (...) Depois de dois meses de infartado eu já estava trabalhando de novo. O meu infarto foi praticamente estresse. Eu não tenho gordura, não tenho colesterol, eu não tenho diabetes, eu não tenho pressão alta. Nada, nada, nada. Entupiu três veias. Então teve que colocar três [pontes de] safenas. Na realidade, eu tenho mais duas para trocar. Eu tenho duas mamas para fazer. Eu [vou] falar para você, (...) eu não posso parar. (...) Por causa da grana. (...) Então, enquanto

eu estou aguentando, vai indo... (...) Quando dá [a dor], parece que tem uma bola de fogo dentro do peito, porque está entupido e o sangue não passa. (...) Eu não posso passar raiva. (...) Eu fiquei [nervoso], já começa a dor. Então o médico falou: 'O que você tem que fazer, tem que procurar ficar calminho porque pode ocasionar dessa veia estourar. Se estourar, tchau!'. (Fernando)

Deste modo, esses relatos mostram que além das fraturas e escoriações que sofrem nos acidentes de trânsito, do risco de morte agravado pela pressão da organização do trabalho, do estresse ocasionado pelas relações hostis que se estabelece entre eles e os demais condutores de veículos, os motofretistas também estão expostos a doenças do trabalho ainda invisibilizadas tanto nas análises acadêmicas sobre essa categoria, quanto nas políticas de regulamentação e fiscalização da profissão, implementada supostamente para a melhoria da segurança e condições de trabalho nesta atividade.

Por fim, partindo-se do pressuposto de que o processo de subsunção do espaço ampliado da produção, aos ritmos adequados a reprodução do capital no contexto da acumulação flexível, tem implicações sobre a corporalidade e a subjetividade dos motofretistas, cabe agora analisar o desgaste psíquico destes trabalhadores e trabalhadoras na atual desordem urbana, levando-se em consideração que o caos tornou-se a verdadeira ordem da cidade *fabrilizada*.

5.3. O tempo e o sofrimento: o desgaste psíquico dos(as) motofretistas nas trincheiras da cidade

Nas análises anteriores buscou-se demonstrar os impactos que as duras condições de trabalho enfrentadas pelos motofretistas têm sobre sua corporalidade, contudo, é necessário se analisar também as repercussões dessas condições adversas de trabalho sobre a subjetividade destes indivíduos.

Além do trabalho dos motofretistas ser desgastante por todos os motivos já apresentados, o sofrimento destes trabalhadores advém também da

própria estigmatização de que são alvo, para a qual se chamou a atenção anteriormente. O sentimento de ser vítima de preconceito é um aspecto dolorido da experiência destes trabalhadores, conforme indica o próprio silenciamento da maior parte deles sobre essa questão.

Apesar de poucos depoentes terem falado abertamente dessa motivação de seu sofrimento, a entrevista cedida por uma empresária do setor, ao lado de seu marido, ambos biografados no Capítulo 1 da tese, revelou a dor emocional que os motofretistas sentem quando são vítimas de constrangimento ao ser proibido de entrar em alguns estabelecimentos da cidade. De acordo com Paulo, um dos trabalhadores que havia passado por isso nos dias próximos em que foi entrevistado:

Às vezes você chega em ambientes que tem discriminação contra os motoboys... Tem prédios que você não pode ir pelo elevador social, tem que esperar, por exemplo, aqui em Campinas, no Shopping Jaraguá, agora deu uma melhorada, mas antes você não ia de forma nenhuma no elevador social, só no elevador de serviço. E o elevador de serviço demora, pára, pára. [Tudo isso] porque tem pessoas que discriminam mesmo, na cara dura, te veem com uma mochilona nas costas, jaquetona meio suja, porque tem muita poluição. Se eu uso meia branca, no final do dia ela está preta. Aquela sujeira que não tem como. Então você termina o dia desgastado. Que nem [aconteceu] na sexta-feira mesmo. Às vezes você não quer ficar falando por que dá até um ar chato, né! (Paulo)

Portanto, ao mesmo tempo em que o trabalho prestado por esses profissionais se faz necessário à manutenção do fluxo contínuo idealizado pela produção *just in time*, eles são vistos ofensivamente como “um mal necessário”. Assim, Gondim (2009, p. 52) afirma que: “Se, por um lado, os motofretes são valorizados pela sua rapidez em se deslocar no trânsito, em contrapartida, enfrentam preconceitos e sentem-se, por vezes, desvalorizados”.

Entretanto, além deste estigma, que recai sobre os motofretistas, se constituir em uma dificuldade da profissão, que atinge igualmente homens e mulheres, o relato de Lara mostra que sua condição de mulher, somada à sua

homossexualidade, agravam os constrangimentos na circulação por determinados espaços da sociedade, como mostra o trecho abaixo:

Eu [sofri] preconceito por ser mulher (...), por ter uma opção sexual [diferente] e trabalhar com isso. (...) Quando eu entregava comida à noite, (...) várias vezes eu fui em casas de prostituição (...) e era aquela coisa, achar que eu era um homem e vir atender quase pelada. De calcinha e sem nada em cima. Não foi uma vez só não, foram várias vezes esse tipo de situação. Aí você se sente meio assim... fazer o quê? É mulher e eu sou mulher. Você está entregando e aí? Aí você entrega, recebe o dinheiro e fala assim: 'Olha, quando [elas] pedirem, manda outro porque eu não vou.' Eu acho constrangedor. (...) Ou então [acontecia] de eu chegar nos lugares, não tirar o capacete e falarem: 'O moço veio pegar a doação.' Aí você tira o capacete e a pessoa: 'Desculpa, não vi que era moça'. Eu respondo que já estou acostumada. (...) [Mas] você se constrange mesmo. (...) [Isso ocorre também porque] as meninas lá do Lar esquecem que tem uma motoqueira e falam que um mensageiro vai buscar. Eu falo: 'Gente, [eu sou] mulher!' (Lara)

Assim, o testemunho desta trabalhadora, ao narrar essas situações em que se sentiu constrangida por um preconceito, expõe ao mesmo tempo a natureza particular de sua experiência como mulher, bem como aponta para as contingências discriminatórias gerais de sua condição de motofretista.

Por outro lado, é interessante chamar a atenção para o fato de que a própria discriminação social e desgaste emocional que estes trabalhadores e trabalhadoras sobre duas rodas sofrem no ambiente árido da cidade *fabricalizada*, é apontado por outro depoente do estudo como a explicação para a maior sensibilidade emocional identificada por ele como um traço distintivo dessa categoria:

É uma discriminação terrível! (...) Porque o motoqueiro é um cara excluído, e eu acho um absurdo. Ele é parte dessa máquina sensacional que é o comércio, que é a indústria. Porque o motoqueiro é mais rápido. E a sensibilidade de um motoqueiro é maior do que até de um motorista. Pode ter certeza. Porque o que ele passa em cima de uma moto, o motorista ainda vai ter que andar mais 20 anos para passar. (Adilson)

Portanto, além deste relato apresentar novamente a indignação que os motofretistas sentem por se considerarem discriminados pela sociedade, ele também é interessante para se pensar a constituição da subjetividade do trabalhador como resultado de seu próprio trabalho.

Para Marx (1985a), o processo de trabalho, pensando-o primeiro como independente da forma social determinada que assuma, é um processo entre o homem e a Natureza, por meio do qual o trabalhador modifica sua própria natureza. Ademais, Silveira chama a atenção para a afirmação marxiana de que cada uma das relações humanas com o mundo – como ver, cheirar, pensar, amar, ou seja, todos os “órgãos da individualidade” – é um trabalho de toda a história universal. Assim: “a subjetividade – e os sentidos que a ela correspondem – não é pensada como sendo posta naturalmente, como uma essência interior, mas ao contrário, ela se constitui na e pela prática.” (SILVEIRA, 1989, p. 46).

Ou seja, neste sentido, se poderia afirmar que o fato do trabalho dos motofretistas se definir por uma grande exposição de seu corpo e sua psique ao meio externo com o qual interage, a malha viária que costuram cotidianamente, fomenta a constituição de subjetividades menos indiferentes ao meio social, conforme se discutirá de modo mais aprofundado nas Considerações Finais deste estudo. De acordo com Lara: “fazer o serviço que eu faço me proporcionou conhecer a cidade [de um jeito que] se eu não fizesse esse tipo de serviço com certeza eu não conheceria. Tem lugar que [a gente] vai, que você nem sabe que existe em Campinas”.

Mas, paradoxalmente, além dessa integração intensa do motofretista com a cidade e sua vida social, outra característica particular de sua profissão é o sentimento de solidão que acompanha esses trabalhadores em suas andanças pela cidade. Quando interrogados sobre como lidavam com esse sentimento, que já havia sido revelado por alguns entrevistados, muitos afirmaram que aproveitavam o momento para rezar, para decorar vocabulário do curso de inglês que estava fazendo, ou ainda, simplesmente, para refletir. De acordo com Adilson:

Eu me dei bem com isso porque eu sempre conversei muito sozinho. Eu conversava sozinho. Eu fazia pergunta e respondia, eu mesmo. Mas é verdade, porque você está solitário. Um dia eu estava tão estressado (...), [que] eu dei um berro na minha moto. Eu estava com a minha moto e de repente veio aquela força interior: 'Que que eu faço?!'. Eu berrei. Depois que eu fiz aquilo eu me acalmei. (Adilson)

Portanto, esse relato mostra que na luta pela sobrevivência nas trincheiras da cidade, os seus inimigos não são apenas entidades externas a estes trabalhadores. Eles enfrentam as pulsões e necessidades de seu próprio corpo como inimigos, tal como mostram os dois trechos abaixo em que motofretista relatam o sofrimento causado pelo frio e pelo sono:

Eu pegava a Anhanguera (...) e quando estava noite, sabe qual era a salvação minha? Ir colado no motor do caminhão. O calor do caminhão é que me aquecia um pouco. (...) Quantas vezes eu vinha embora, já era tarde, (...) e eu não estava com roupa [adequada], mas eu tremia! Meu Deus quê frio! Então, eu ia com a moto [do lado de] um caminhão e (...) até o gosto do calor a gente sentia! (Adilson)

[Na] semana passada mesmo, eu estava na Anhanguera e eu sentia que a vista estava pesando e ali é um lugar que não pode bobear, [porque tem] (...) um trânsito pesado mesmo. Aí o que eu fazia? Eu erguia a viseira, tirava os óculos e eu via que [o sono] melhorava. (Paulo)

Assim, o enfrentamento do frio e do sono apareceu nas entrevistas coletadas como mais uma fonte de sofrimento na experiência de trabalho dos motofretistas no cenário urbano das cidades. Mas, além da necessidade de transposição dessas limitações físicas do corpo, foi possível observar que, em outros casos, a barreira a ser transposta era de ordem psicológica, conforme aponta a história contada por Gilberto, em que problemas familiares acumulados ao longo de sua juventude estavam lhe levando a ter uma conduta auto-destrutiva no trânsito:

Olha, tem tudo isso para ajudar um motoboy a se matar. Um problema [de família] como esse que eu tive, [por exemplo]. A minha esposa me conheceu, tinha dia em que eu saía para trabalhar e eu falava para ela: ‘Hoje eu não vou voltar. Ou eu vou morar em algum lugar, ou eu vou bater a moto, vou morrer’. Eu falava para ela. Então esse tipo de coisa ajuda o motoboy a se matar no trânsito. (Gilberto)

Então, é nesse jogo arriscado de desafiar o perigo, no limite entre a vida e a morte, que esses homens e mulheres vêm realizando o seu trabalho, numa *sincronização alienante* ao tempo exigido pela produção *just in time* (FERRARI, 2012). Portanto, para apreender a amplitude do desgaste psíquico ocasionado por esse trabalho, é necessário aprofundar a análise do impacto desta cadência imposta sobre a saúde mental dos motofretistas, uma vez que esse ritmo acelerado, incorporado no discurso de muitos deles como uma característica inevitável de sua atividade profissional, se constitui no principal fator de desgaste psíquico a que estão submetidos.

A cidade que “assimila-se e se desenvolve, contraditoriamente, a medida de um tempo real tornado expressão mítica das sociedades contemporâneas” (FERRARI, 2012, p. 37), produz efeitos psíquicos devastadores, que podem ser sentidos não só por essa categoria profissional, como por tantas outras que estão submetidas ao mesmo processo de compressão dos intervalos de tempo, tais como os operadores de telemarketing, os bancários, os caminhoneiros, os corretores de bolsa etc. (FERRARI, 2012).

No caso destes trabalhadores sobre duas rodas, foi possível observar que a experiência de ter que realizar um trabalho sob pressão intensa, exercida por uma cadeia de empresários e consumidores a lhes exigir pontualidade e eficiência no cumprimento dos deslocamentos espaciais, que devem ser executados no menor tempo possível, causa uma grande sobrecarga emocional, como aponta o relato abaixo:

Como ontem: (...) eu me perdi na rua, eu não sei o que aconteceu comigo. Você acredita que eu [estava] na rua, andava nessa rua e não achava a rua. Passei umas trinta vezes. Três placas na minha frente! (...) Eu liguei para o cliente (...) e falei: 'Olha, deu branco e eu não estou sabendo chegar na sua casa'. Ele falou: 'Você está aonde?'. Eu falei: 'Estou aqui virando uma esquina e tal (...)'. Ele falou: 'Você está em frente à minha casa.' Aí ele saiu, olhou para mim e ligou na pizzaria reclamando. (...) Eu sinceramente não sei o que aconteceu. (...) Parece que meu cérebro desligou e eu fiquei perdido, não sabia onde estava. E [meu chefe] chegou para mim e falou: 'De que adianta eu ficar fazendo propaganda, gastar cem mil, para o cliente ligar para mim e falar que você estava debaixo da casa dele, ligando para ele!'. Eu abaixei a cabeça e fiquei quieto. Aí eu fui entregar as outras pizzas, trabalhei o resto da noite e pensei: 'No fim da noite eu vou falar para ele que não venho mais'. Eu estava com essa disposição. Mas aí eu comecei a pensar, pensar e falei: 'Nossa, e aquela conta, e aquilo, e aquilo? Não, não dá!' (...). Sabe, eu não vejo a hora de parar de trabalhar à noite, eu não aguento mais. (...) Não é que eu estou velho, eu não me sinto velho, mas eu não tenho mais idade para ficar trabalhando tanto, tanto e não conseguir nada! Vão falar: 'Você desistiu!'. Não. Eu não desisti. Eu simplesmente estou cansado! (Fernando)

O relato acima, sobre esse episódio em que o depoente conta um problema que teve na localização espacial ao fazer uma entrega de pizza, indica claramente que estes trabalhadores vivem uma condição de trabalho extremamente adversa para a sua saúde física e emocional.

A sensação de sentir-se “perdido” narrada pelo entrevistado, aponta para um sintoma de estafa mental que resulta de todos os anos de trabalho em jornadas extensas e sob um ritmo intensificado. Mostra, por sua vez, que o sofrimento acarretado ao sujeito foi duplo. Primeiro pela angústia de não conseguir cumprir a tarefa no tempo e nas condições exigidas e, segundo, pela vergonha que sentiu por ter “fracassado”, expressando uma interiorização do controle do capital por meio dessa inversão, em que de vítima da exploração, o sujeito passa, subjetivamente, a condição de culpado pelo próprio sofrimento.

Essa introjeção da culpa, por sua vez, pode ser melhor compreendida ao se considerar o processo de captura da subjetividade aprimorado pelo modelo

de gestão toyotista do trabalho, que está em curso na contemporaneidade. De acordo com Alves (2005, p. 418-9):

O nexu essencial da lógica da produção toyotista é a captura da subjetividade do trabalho vivo. (...) Não é que não houvesse a busca pela captura da subjetividade nas formas de produção capitalistas sob a lógica taylorista-fordista clássica; ela ocorria, mas assumia uma dimensão de incompletude visceral.

Ou seja, o novo tipo de consentimento construído pelo toyotismo pressupõe uma sociedade com indivíduos condicionados a permanecer em sincronia constante com ritmos externos de trabalho (FERRARI, 2012). Conforma, portanto, um novo tipo de subjetividade moldada pela máxima: *Right man in the right place, on the right time*, a qual é caricaturalmente representada nas exigências feitas aos motofretistas na contemporaneidade. De acordo com Ferrari (2012, p. 25):

Atualmente, o homem considerado adequado é o que assimila a máxima de ser (ou preparar-se para ser) o homem certo, no lugar certo, na hora certa. Isto é, aquele que assimilou uma disposição subjetiva e uma moralidade, convenientes para executar (no tempo certo) as tarefas exigidas.

Deste modo, o constrangimento sentido por Fernando ao fracassar na execução de sua tarefa no *tempo certo*, que o fez pensar em abandonar seu emprego, se deve ao transbordamento da organização *just in time* do trabalho, não só para as ruas das cidades onde a produção assim organizada acontece, mas também para o terreno das consciências, das subjetividades singulares.

Para explicar essa dimensão da produção *just in time* que se transborda para a vida interior do sujeito, Alves (2005) cunha um conceito que contribui para o entendimento do desgaste psíquico que decorre das condições de trabalho enfrentadas pelos motofretistas nas cidades *fabricalizadas*. Em uma reflexão sobre o impacto da compressão do tempo e do espaço na organização do tráfego corpo-mente, Alves (2005) se refere a um processo de *compressão psicocorporal*,

como uma forma de moldamento do corpo rígido do taylorismo-fordismo, para a “flexibilidade” do toyotismo, mantendo, ao mesmo tempo, esse corpo útil ao novo modo de produção e alargando o raio de ação do sofrimento do trabalho por meio de seu deslocamento para a mente.

Assim, buscando aprofundar o entendimento deste mecanismo de *compressão psicocorporal*, é importante chamar a atenção para os dois elementos ontológicos que compõe esse binômio sugerido no conceito, corpo e psique. O corpo, “elemento ineliminável do sujeito” (ALVES, 2005), pressupõe uma materialidade que ocupa lugar no espaço. Por sua vez, o tempo é a “a condição ontológica do psiquismo” (KEHL, 2009).

Deste modo, o acirramento da compressão do espaço pelo tempo não poderia deixar de ter impactos acentuados sobre a vida psíquica dos sujeitos, como mostram não só os relatos dos trabalhadores entrevistados, mas também a própria epidemia social de depressão e outras formas de mal-estar emocional da civilização contemporânea. A organização toyotista da produção e da vida social amplia o sofrimento para a mente, uma vez que abala justamente a qualidade da experiência do tempo. De acordo com a análise de Kehl (2009), acerca da depressão na contemporaneidade:

é razoável supor uma relação entre o aumento dos casos de depressão e a urgência que a vida social imprime à experiência subjetiva do tempo. A temporalidade tecida de uma sequência de instantes que comandam sucessivos impulsos à ação, não sustentados pelo saber que advém de uma prévia experiência de duração, é uma temporalidade vazia, na qual nada se cria e da qual não se conserva nenhuma lembrança significativa capaz de conferir valor ao vivido. (2009, p. 116)

Ou seja, na medida em que essa temporalidade contemporânea, vivida como pura pressa, atropela a duração necessária para o exercício do compreender, é possível se ter a dimensão do sofrimento que a exigência de execução das tarefas no menor tempo causa sobre os motofretistas, lhes impulsionando para a morte, do corpo e da mente. Segundo Kehl (2009, p. 16-17):

mal nos damos conta dela, a banal velocidade da vida, até que algum mau encontro venha revelar a sua face mortífera. Mortífera não apenas contra a vida do corpo, em casos extremos, mas também contra a delicadeza inegociável da vida psíquica.

Assim, diante da imersão de toda a sociedade nessa relação brutal com o tempo, que promove um processo de banalização da morte no seu sentido mais abrangente, os motofretistas buscam, na solidariedade entre seus iguais, um refúgio. Os inúmeros episódios de mútuo socorro em situações de acidentes ou conflitos no trânsito, que são tão característicos da experiência de classe dessa categoria, se constituem, portanto, numa resposta a este cenário de insegurança, solidão e sofrimento psíquico que aflige de modo muito intenso estes trabalhadores.

Deste modo, a atitude corporativa, e por vezes agressiva, dos motofretistas em seus enfrentamentos nas trincheiras da cidade, que incomoda a sociedade e indigna a opinião pública, deve ser entendida como uma compensação psíquica necessária para suportar viver um tempo que auto-disciplina o corpo e o espírito para o consentimento ao próprio sofrimento, que fragmenta a luta política em busca de melhores condições de trabalho e que, sobretudo, corrói o tempo, o “tecido da vida”⁴⁷, da qual depende a qualidade do tráfego corpo-mente.

Por fim, após o conjunto de análises feitas sobre a experiência dos motofretistas na contemporaneidade, buscando demonstrar as determinações do processo de formação dessa categoria em Campinas-SP e os traços gerais que vem caracterizando a exploração e a dominação destes trabalhadores sobre duas rodas, trata-se agora de produzir um desfecho para o empreendimento investigativo construído até aqui, pressupondo a possibilidade de encontrar conexões entre a experiência destes sujeitos dentro da atual conjuntura do

⁴⁷ Essa expressão metafórica para o tempo foi retirada da análise de Kehl (2009), ao parafrasear Antônio Candido, para quem o tempo é o “tecido da nossa vida” (KEHL, 2009, p. 111).

sistema capitalista-patriarcal e a forma de ser da dialética entre o sofrimento e a liberdade na modernidade capitalista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento histórico do capitalismo vem se caracterizando por sucessivos ciclos de compressão do tempo-espço, uma vez que toda a economia para o capital é economia de tempo. Desde a transição do modo de produção feudal para o modo de produção capitalista, o processo de subsunção do trabalho ao capital passou pelo avanço da sincronização dos tempos e aumento da mobilidade, de modo que os horizontes das tomadas de decisão privadas se estreitassem e a difusão dessas decisões se propagasse mais rápido e por áreas cada vez mais amplas e variadas (THOMPSON, 1998). Mas, apesar do processo de sincronização do tempo e interdependência dos espaços se constituírem em força plasmadora invariante do desenvolvimento histórico-geográfico do modo capitalista de produção, o acirramento destes poderes de flexibilidade e mobilidade assegura a especificidade da atual fase deste sistema social (HARVEY, 1989; FERRARI, 2012).

Vive-se na contemporaneidade uma nova experiência dentro deste sistema, que carrega elementos universais deste modo de produção, presentes desde sua transição histórica do século XVIII e XIX, e apresenta inovações. Com o avanço da subsunção dos trabalhadores e a dispersão cada vez maior do circuito produtor de mais-valia por extensos territórios, o capital vem se apropriando de tempos de trabalho de forma cada vez mais intensa e difusa. De acordo com Ferrari (2012, p. 138):

Pensa-se e trabalha-se para o capital mesmo em horas do dia que, anteriormente, não eram dedicadas a isso. (...) Reproduz-se o mundo estranhado do capital em qualquer momento – quando se estiver conectado à internet ou utilizando um telefone celular.

Por sua vez, esses poderes aumentados em termos de flexibilidade e mobilidade implicam numa atenção redobrada com a logística da produção-

circulação do excedente, produzido pelos trabalhadores e continuamente apropriado, consumido e reinvestido pelos capitalistas. Essa necessidade de eficiência no processo de circulação implica no acionamento de um exército de trabalhadores ligados ao transporte, ao sistema financeiro e às comunicações. Deste modo, um personagem polêmico se destaca no cenário urbano. Uma categoria de trabalhadores precarizada que viabiliza essa nova dinâmica da acumulação: os motofretista ou “motoboy”.

Portanto, este estudo realizado junto aos motofretistas de Campinas buscou compreender o seu *fazer-se* como parte da *classe-que-vive-do-trabalho* hoje, levando em consideração tanto as condições objetivas impostas a esses trabalhadores, por meio da determinação das relações de produção, quanto a sua capacidade de fazer escolhas e agir diante dessas condições estruturais a partir de suas heranças e aspirações.

Ou seja, tratou-se de um estudo pautado no conceito de *experiência e cultura*, definido por Thompson (1981) como termos médios necessários entre o ser social e a consciência social. Mas, considerou-se que a *experiência* também é uma construção social, porque o sujeito cria, a partir das relações de produção determinadas, sua própria trajetória mediante a interpelação de outras experiências além das de classe, como as definidas pelo sexo/gênero, pela raça/etnia.

Deste modo, analisando as três ordens de determinações demonstradas no Capítulo 3 dessa exposição de pesquisa, que incidiram sob a formação da categoria dos motofretistas, pode-se concluir que, de um lado, o desenvolvimento econômico do interior paulista, no bojo do movimento contraditório de desconcentração industrial da capital e concentração nas regiões metropolitanas do interior do Estado, contribuiu para a consolidação deste segmento de transportes rápidos em Campinas, sobretudo, nas décadas de 1990 e 2000. De outro lado, por sua vez, também a nova divisão sexual do trabalho, mediante a especialização por sexo/gênero das diferentes atividades produtivas, reservando aos homens os trabalhos considerados mais pesados e perigosos,

acabou por acomodar uma massa de trabalhadores do sexo masculino que, ou se encontravam desempregados pelo processo de reestruturação produtiva das fábricas, ou tentavam melhorar sua inserção no mercado de trabalho estabelecido fora dos muros dessas unidades produtivas.

Na medida em que na abordagem desenvolvida por este estudo, classe social não é considerada uma categoria abstrata de pensamento, mas um processo histórico concreto, a própria experiência de trabalho dos motofretistas no espaço ampliado da produção capitalista se constituiu em condicionante da formação desta categoria. Assim, a análise da forma de ser da exploração destes trabalhadores permitiu concluir também que o desenvolvimento do setor do motofrete não pode ser explicado sem se considerar a relação dialética entre a mais-valia relativa e absoluta, já que, de acordo com Marx (1985b), de certo ponto de vista, toda diferença entre elas é ilusória.

Deste modo, considerando o movimento geral da acumulação capitalista, o crescimento do motofrete na última década do século XX não pode ser explicado sem considerar, de um lado, o próprio avanço da mais-valia relativa – conseguido por meio da reestruturação produtiva do capital a partir da crise da década de 1970 – bem como, de outro lado, sem considerar a tendência geral da acumulação capitalista do final do século XX, de crescente impulso à extração da mais-valia absoluta, pela extensão das jornadas de trabalho (MÈSZÁROS, 2006).

Ademais, além da análise das condições objetivas de exploração dos motofretistas, este estudo sobre a experiência deste grupo profissional se pautou por um enfoque que permitiu ir ao encontro de suas subjetividades. Deste modo, após perseguir o objetivo de que o exame da objetividade e da subjetividade estivesse soldado num mesmo corpo analítico, pode-se estabelecer agora algumas conclusões sobre uma das dimensões da “*coisificação das relações sociais*”, que é o processo de *sujeitamento* e de conseqüente constituição de uma

individualidade marcada pelo traço da “*indiferença*”⁴⁸, de modo a responder duas perguntas orientadoras da investigação: de onde brota a união que caracteriza essa categoria de trabalhadores? E, porque seus sofrimentos não comovem a sociedade de modo geral?

Deste modo, deve-se levar em consideração que a *coisificação das relações sociais* significa, do ponto de vista da estruturação dos próprios sujeitos, que a *coisa* - encarnada nas diversas formas em que é capaz de metamorfosear-se em capital - é que pusesse sujeitos: “o sujeitos como postos pela coisa, isto é, sujeitados.” (SILVEIRA, 1989, p. 47).

A partir da análise feita por Marx (2004) nos Manuscritos Econômico-Filosóficos, acerca do processo de cisão do sujeito diante da determinação do estranhamento, pode-se afirmar que a relação estranhada que se estabelece com os outros, se reflete na forma como o próprio sujeito estrutura sua subjetividade. A dimensão subjetivada do estranhamento opera, de acordo com Silveira (1989, p. 52) “como núcleo mesmo das relações intersubjetivas”.

Ou seja, o nexos social mercantil que se apresenta independente, alheio, naturalizado, produz efeitos sobre os indivíduos e sobre a estruturação mesma da individualidade na história. Assim, os indivíduos parecem independentes, contudo, “esta independência em si mesma é apenas uma ilusão, que melhor seria designada como indiferença”. (SILVEIRA, 1989, p.56)

Nesta interpretação, a separação histórica das condições de acesso à natureza e aos meios de produção operada pelo desenvolvimento do capitalismo, implica que o indivíduo se vê destituído de qualquer garantia social prévia, encontrando-se num completo isolamento social, o que se constitui em uma das

⁴⁸ De acordo com Silveira (1989), a expressão “indivíduos indiferentes” é utilizada várias vezes por Karl Marx no texto dos Grundrisse, “O Dinheiro como relação social”, para caracterizar a particularidade da individualidade sob o capitalismo. *Indiferentes* ao meio social, ao devir dos outros homens e à sua própria história. Ou seja, uma individualidade marcada pelo estranhamento, *enquanto objeção sócio-econômica* à realização do homem como ser genérico (RANIERI, 2004).

dimensões fundamentais de sua *indiferença* em relação aos outros indivíduos (SILVEIRA, 1989).

Assim, a *coisificação das relações sociais* faz parte da própria estruturação psíquica dos indivíduos. A compreensão desta inscrição profunda da forma mercadoria em todo conjunto de relações sociais, bem como na estruturação da psique dos próprios sujeitos, resulta, por sua vez, na formulação de que há uma *basculação dialética* entre uma dimensão internalizada do *sujeitamento* e outra dimensão, igualmente profunda, cuja tendência apontaria na direção da existência, ainda que recalcada, de condições internas que tornem possível o indivíduo determinar-se como sujeito, mesmo que preso às condições objetivas do capital (SILVEIRA, 1989).

Deste modo, este estudo forneceu importantes pistas para se refletir, a partir da experiência destes novos personagens das ruas da cidade, a relação entre a *indiferença*, como particularidade da individualidade no capitalismo, e a resistência a esse *sujeitamento* do ser à lógica capitalista definida pelo estranhamento, apontando para brechas emancipatórias a esse sistema social, que devem ser entendidas não como manifestações de uma consciência de classe previamente definida e imposta por aspirações vanguardista, mas sim como produto de uma experiência vivida e, sobretudo, sentida coletivamente.

A experiência dos motofretistas, marcada paradoxalmente tanto pelo sentimento de solidão e pela vivência da hostilidade nos espaços públicos da cidade *fabrilizada*, quanto por laços de solidariedade, reciprocidade e união, ajudam a compreender um elemento importante da dialética entre a *reificação* e as recusas a esse *sujeitamento*, que é a construção de identidades coletivas fundadas na reciprocidade do sentir.

A análise da afirmação generalizada dos motofretistas de que são uma categoria muito unida no seu cotidiano de trabalho, levou a conclusão de que essa identidade coletiva, característica deste grupo profissional, se sustenta, sobretudo, pela experiência de compartilhar o sofrimento. Ou seja, a solidariedade brota da consciência de haver um sofrimento em comum que pode ser compreendido e

sentido apenas por eles. Assim, entre a *reificação* e a *auto-definição* do ser, a experiência do sofrimento se constituiu, na trajetória desta categoria de trabalhadores no bojo de seu *fazer-se*, em um agente mediador, que permitiu a constituição de subjetividades marcadas por traços de resistência ao moldamento de uma “*individualidade indiferente*”.

Ou seja, a solidariedade sustentada por essa reciprocidade do sofrimento se fortalece na medida em que pressupõe o não-reconhecimento social das dores de seu trabalho na atual conjuntura da modernidade capitalista. A construção de uma identidade coletiva, na contramão de uma conduta orientada pela *individualidade indiferente*, se constitui, deste modo, em uma defesa diante da indiferença alheia.

Por sua vez, paradoxalmente, ao lado da não-identificação com o sofrimento destes personagens marcantes da vida urbana da contemporaneidade, pôde-se observar que estes sujeitos provocam a sociedade de outra maneira. A forma de ser e de trabalhar dos motofretistas interpela sentimentos de inveja, pela sua capacidade de fluir pelo caos urbano como ninguém consegue, e de indignação pela sua “incompostura social”, ao realizar o *tempo* definido como o *certo*. Provocam a sociedade, portanto, porque a “loucura” de sua pressa aponta o dedo para a “loucura” que é de todos, ou seja, coloca todos os indivíduos na posição incômoda de ter que defrontar-se com a feiura e a brutalidade de sua relação com o tempo, com o espaço e com a vida social.

Assim, trata-se de compreender que essa experiência de aceleração do tempo, que influenciou o próprio desenvolvimento da atividade de motofrete, delimitou não apenas uma mudança técnica ou econômica na forma de produção e circulação de mercadorias, mas implicou, sobretudo, em uma nova tessitura da vida social e psíquica, que produziu desdobramentos profundos de ordem cultural.

A transformação do tempo em velocidade e do espaço em simples meio de circulação, produziu uma experiência social marcada pelo “apagamento de milhares de percepções instantâneas às quais nos limitamos a reagir rapidamente para em seguida, com igual rapidez, esquecê-las”. (KEHL, 2009, p.17). Assim,

imersos no torpor da vida cotidiana, ainda que o encontro com um acidente de trânsito envolvendo um motoqueiro, ou o reconhecimento do sofrimento emocional de um entregador que se perdeu no transporte de sua mercadoria, desperte, no exato momento, algum sentimento de compaixão e identificação, no instante seguinte será esquecido pela sequência irrefreável de intervalos de tempo vazio.

Portanto, de um lado, pode-se concluir que a dimensão subjetivada do estranhamento na definição da individualidade neste tempo histórico, somada à efemeridade do tempo social que vem caracterizando a modernidade capitalista desde sua origem, mas que se encontra hoje em um grau avançado de empobrecimento da experiência, são explicações plausíveis para este fenômeno de banalização das mortes, do corpo e do espírito, às quais os motofretistas encontram-se particularmente expostos. Mas, de outro lado, esse mesmo estado de “indiferença” em relação ao sofrimento destes trabalhadores vem se constituindo em uma determinação social da própria união da categoria e da construção de sua identidade coletiva.

Deste modo, pode-se concluir que este estudo sobre a formação e a exploração dos motofretistas no contexto da acumulação flexível do capital, além de ter permitido adentrar o mundo do trabalho deste exército de trabalhadores, que, em última instância, obedece à cadência da realização da mais-valia, possibilitou também um mergulho autorreflexivo, que levou ao entendimento de uma determinação social fundamental do mal estar que aflige a sociedade como um todo, a destruição do elemento ontológico do psiquismo, o tempo.

Mas, a análise das trajetórias de trabalhadores e padrões ouvidos pela pesquisa, bem como a observação direta da reação da sociedade frente aos sentimentos que os motofretistas lhes interpelam, permitem concluir também que o olhar sobre o processo de formação de uma classe, e de sua potencial consciência, deve estar aberto a enxergar o papel fundamental dos sentimentos coletivos na realização da utopia de uma sociedade emancipada da exploração capitalista e patriarcal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS⁴⁹

ALVES, Giovanni. **Trabalho e Mundialização do Capital**: a nova degradação do trabalho na Era da globalização. São Paulo: Práxis, 1999.

ALVES, Giovanni. Trabalho, corpo e subjetividade: Toyotismo e formas de precariedade no capitalismo global. **Trabalho, Educação e Saúde**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p 409-428, 2005.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2000.

BAENINGER, Rosana. **Região Metropolitana de Campinas**: expansão e consolidação do urbano paulista. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2000.

BATAGLIOLI, Françoise et al. **Dire as vie**: Entre travail ET famille. La construction social des trajectoires.

BOURDIEU, P. **Science de la science et réflexivité**: cours du Collège de France. Paris: Raison D'agir Editions, 2001.

BOURDIEU, Pierre; WACQUANT, Loïc. **Réponses Pour une anthropologie réflexive**. Paris: Seuil, 1992.

CORRÊA, Mariza. "Repensando a família patriarcal brasileira". In: **Colcha de retalhos**: estudos sobre a família no Brasil. 3. ed. Campinas: Unicamp, 1994.

DAL ROSSO, Sadi. **Mais trabalho!** A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

DEJOURS, Christophe. **A banalização da injustiça social**. 3. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2000.

⁴⁹ Baseadas na norma NBR 6023, de 2002, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

DINIZ, Eugênio P.H. **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço**: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção)- Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

DURKHEIM, Émile. O que é fato social? In: RODRIGUES, José Albertino (Org.). **Durkheim**. 9. ed. São Paulo: Ática, 2005, p. 46-52.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

FERRARI, Terezinha. **Fabricalização da cidade e ideologia da circulação**. 2. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

GONDIM, Andressa A. **Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE**. 2009. Dissertação (Mestrado em Psicologia)- Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

GODOI, Stela C. **A roça e o aço**: as experiências e as resistências operárias no Brasil Moderno (1954 a 1964). 2007. Dissertação (Mestrado em Sociologia)- Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

GONÇALVES, José R. **Espaço, tempo e memória**. Reconstruindo a trajetória das vilas populares em Campinas: o exemplo da Vila Castelo Branco. 2002. Dissertação (Mestrado em Multimeios)- Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.

GOENDER, Jacob. Apresentação. In: MARX, Karl. **O Capital**. Crítica da Economia Política. Livro Primeiro. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Coleção Os economistas)

HADLER, Maria S. **Trilhos de modernidade**: memórias e educação urbana dos sentidos. 2007. Tese (Doutorado em Educação)- Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

HIRATA, Helena. **Nova divisão sexual do trabalho?** Um olhar voltado para a empresa e a sociedade. São Paulo: Boitempo, 2002.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1989.

IANNI, Octávio. **Sociologia da sociologia:** o pensamento sociológico brasileiro. 3. ed. São Paulo: Ática, 1989.

IASI, Mauro L. **O dilema de Hamlet.** O ser e o não ser da consciência. São Paulo: Viramundo, 2002.

KEHL, Maria Rita. **O tempo e o cão:** a atualidade das depressões. São Paulo: Boitempo, 2009.

KOMINSKY, Ethel Volfzon (Org.). **Agruras e prazeres de uma pesquisadora:** ensaios sobre a sociologia de Maria Isaura Pereira de Queiroz. Marília: Unesp Marília Publicações; São Paulo: Fapesp, 1999.

KREIN, José Dari. **Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil:** 1990-2005. 2007. Tese (Doutorado em Economia Aplicada)- Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

KURZ, Robert (1996). Luz verde para o caos da crise. **Cadernos do Labor,** São Paulo, ano I, n.1, 1996. (Série Autores Alemães)

LÖWY, Michael. **As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Münchhausen.** São Paulo: Cortez, 2003.

LUKÁCS, György. A reificação e a consciência do proletariado. In:_____. **História e Consciência de Classe:** estudos de dialética marxista. Rio de Janeiro: Elfos, 1989.

MARCELINO, Paula R. Honda: terceirização e precarização. A outra face do toyotismo. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil.** São Paulo: Boitempo, 2006.

MARX, Karl. Introdução à crítica da Economia Política. In: _____. **Para a crítica da economia política**. São Paulo: Nova Cultural, 2005.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2004.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica de economia política. Livro Segundo. São Paulo: Abril Cultural, 1984. 2 v. (Os economistas).

a MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política. Livro Primeiro, Tomo I. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985. 1 v.(Os economistas).

b MARX, Karl. **O Capital**. Crítica da Economia Política. Livro Primeiro, Tomo 2. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985. 1 v.(Os economistas).

MARX, Karl. O método da economia política. In: MARX, K. **Para a crítica da economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MATOS, Raphael H. de F. **Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito**: caso do motofrete. 2008. Dissertação (Mestrado em Transportes)- Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

MÈSZÁROS, István. “Desemprego e Precarização: um grande desafio para a esquerda” In: ANTUNES, Ricardo (Org). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

MINTZ, Sidney W. Encontrando Taso, me descobrindo. **Revista Dados**, Rio de Janeiro, v. 27, n.1, p. 45-58, 1984.

PINTO, Geraldo A. Uma introdução à indústria automotiva no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

POUTIGNAT, P.; STREIFF-FENART, J. **Teorias da Etnicidade**. São Paulo: UNESP, 1997.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **Variações sobre a técnica do gravador no registro da informação viva**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1991.

RANIERI, Jesus. “Apresentação” In: MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2004.

SANTOS, Milton. **Economia espacial**: críticas e alternativas. São Paulo: Hucitec, 1979.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **Perspectivas**, São Paulo, v. 13, n. 3, 1999.

SCOTT, Joan W. Gênero: uma categoria útil de análise. **Revista Educação e Realidade**, Porto Alegre, v. 16, p. 55-22, jul./dez. 1990.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Campinas (1860 a 1980)**. Agricultura, industrialização e urbanização. 1988. Dissertação (Mestrado em Economia)- Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1988.

SÈVE, Lucien (1989). A gestação da personalidade. In: SILVEIRA, P.; DORAY, B. (Org.) **Elementos para uma teoria marxista da subjetividade**. São Paulo: Vértice; Revista dos Tribunais, 1989.

a SILVA, Daniela W. et al. Condições de trânsito e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 18, p. 339-360, 2008.

b SILVA, Daniela W. da; SOARES, Darli Antonio; ANDRADE, Selma Maffei de. Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 17, n. 2, jun. 2008.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Os motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2009.

SILVEIRA, Paulo. Da alienação ao fetichismo – formas de subjetivação e de objetivação. In: SILVEIRA, P.; DORAY, B. (Org.) **Elementos para uma teoria marxista da subjetividade**. São Paulo: Vértice; Revista dos Tribunais, 1989.

TAVARES, Maria A. **Os fios (in)visíveis da produção capitalista**. São Paulo: Cortez, 2004.

TEIXEIRA, Paulo Eduardo. O processo migratório na formação de Campinas: 1765 -1830. **Revista Brasileira de Estudos da População**, Campinas, v. 19, n. 1, jan./jun. 2002.

THOMPSON, Edward. “Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial”. In: _____. **Costumes em Comum**. Estudos sobre a cultura popular tradicional. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

THOMPSON, Edward. P. **Miséria da teoria ou um planetário de erros**. Uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

WACQUANT, L. Seguindo Pierre Bourdieu no Campo. **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, n.26, p.13-29, 2006.

WEBER, Max. “A ‘objetividade’ do conhecimento nas Ciências Sociais”. In: COHN, Gabriel (Org.). **Weber**. São Paulo: Ática, 2006, p. 79-127.

WOOD, Ellen M. **Democracia contra capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2003.

WOOD. Ellen M. O que é a agenda “pós-moderna”? In: WOOD, E. M.; FOSTER, J. B. (Org.). **Em defesa da história: Marxismo e pós-modernismo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

APÊNDICES

APÊNDICE A

APÊNDICE A – Tabela de entrevistados não incluídos na seção 1.1.1 “Retratos das Trajetórias”

Entrevistados não incluídos na seção 1.1.1 ‘Retratos das Trajetórias’
Jun 2009 / Jun 2010

Entrevistado	Idade	Tempo de Profissão	Emprego	Origem	Origem Materna	Origem Paterna
Alex	23	1 ano	2	Sumaré	Minas Gerais	São Paulo
Augusto César	25	5 anos	2	Batatais – SP	Minas Gerais	...
César Augusto	33	15 anos	2	Campinas	Minas Gerais	Minas Gerais
Elson	28	9 meses	2	...	...	...
Gean	23	1 mês	1	Bahia	...	...
Jefferson	33	12 anos	2	Minas Gerais	...	...
Leonardo	32	14 anos	1	Campinas	...	...
Vandré	21	1 mês	1	Sumaré	Paraná	Mauá

APÊNDICE B

Frota
2010

Estado	Tipo de veículo	Quantidade	Total de veículos
Campinas	Automóvel	487.044	695.852
	Motocicleta	89.011	
Pará	Automóvel	345.789	969.667
	Motocicleta	364.912	
Rio de Janeiro	Automóvel	3.181.686	4.489.680
	Motocicleta	566.794	
São Paulo	Automóvel	13.334.874	20.537.979
	Motocicleta	3.322.544	
São Paulo (capital)	Automóvel	4.617.635	6.390.092
	Motocicleta	704.702	

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2010.

ANEXOS

ANEXO 1



Anexo 1: As fotos acima retratam a presença da motocicleta, usada pelo pai da família da pesquisadora como ferramenta de trabalho, em quatro momentos distintos. A primeira e a segunda foto, tiradas na década de 1980, registram as três filhas montadas no primeiro veículo de duas rodas adquirido para o trabalho, a terceira, da década de 1990, retrata a esposa na moto que marcou o momento de consolidação profissional como motofretista e a quarta foto, por sua vez, retrata o próprio trabalhador com a motocicleta em que concluiu sua trajetória profissional, se constituindo num registro importante de memória, uma vez que foi a última foto tirada com sua ferramenta de trabalho antes da venda e encerramento definitivo da vida de motoqueiro.

ANEXO 2



Mapa da Região Metropolitana de Campinas composta por 19 cidades

Fonte: <http://www.emtu.sp.gov.br/institucional/campinas.htm>

ANEXO 3

Frota cresce mais no interior do que na capital

JOSÉ MARIA TOMAZELA

Sorocaba

A frota de veículos no interior do Estado e na Grande São Paulo já cresce mais que o dobro do que na capital paulista. O ritmo de crescimento paulistano vem caindo nos últimos quatro anos, conforme dados do Departamento Estadual de Trânsito (Detran). De acordo com especialistas, enquanto a cidade de São Paulo não comporta mais carros, no interior há potencial para a frota crescer.

O dado mais recente, de maio, indica que o Estado tem 23.520.527 veículos motorizados, dos quais 7.274.917 estão na capital. Em um ano, houve acréscimo de 213.291 veículos na capital – aumento de 3% – e de 1.159.526 fora de São Paulo – 7,6% a mais. Já o crescimento da população é de 0,56% ao ano na cidade e de 1,6% no Estado.

São José do Rio Preto (a cerca de 450 km da capital) lidera, proporcionalmente, o ranking de motorização, com 309.483 veículos (dados do Denatran de abril) para 408.435 habitantes, o que dá 1,31 habitante por automóvel. A cidade tem 1.500 quilômetros de vias pavimentadas. E o congestionamento não respeita mais horários: “Antigamente, a gente sabia que havia um horário de pico e tentava evitá-lo, mas hoje não tem mais isso. O trânsito fica pesado o dia todo e, quando chega o rush da tarde, algumas avenidas param”, conta o vendedor Marcos Augusto Ribeiro, que mora em Catanduva e trabalha em Rio Preto. “De uns anos para cá, tenho evitado visitar clientes. Estou optando por fazer pedidos por telefone.”

Visitantes

A prefeitura identificou 25 pontos de gargalo. No início do ano, a Secretaria de Trânsito anunciou investimentos para sincronizar os semáforos, mas a medida deu pouco resultado. Um dos motivos é que a cidade recebe milhares de veículos de cidades vizinhas, cujos motoristas procuram Rio Preto para trabalhar, fazer compras ou ir ao médico.

Um dos problemas é a saída da Rodovia Washington Luís (SP-310) para a Avenida Alberto Andaló. O acesso entre as vias é insuficiente para receber tantos veículos, que param em fila na rodovia. A prefeitura e o governo do Estado estudam construir uma alça para melhorar o trânsito local.

Segunda colocada no ranking de motorização, Araçatuba, a 530 km da capital, tem 135.008 veículos para 181.618 moradores – 1,34 habitante por veículo – e já convive com o trânsito complicado. Há dez anos, a proporção era de 2,37 moradores por carro. Valinhos, a 90 km da capital, e Águas de São Pedro, que fica a 224 km, já têm 1,38 morador por veículo e também enfrentam problemas de mobilidade.

Já Ribeirão Preto (a 310 km) registra 1,39 habitante por veículo. Cidades como Rio Claro (a 190 km) e Jundiaí (a 60 km), ambas com 1,41 morador por veículo, assim como Indaiatuba (a 100 km) e Birigui (a 520 km), as duas com 1,44 habitante por veículo, também têm maior proporção de carros por habitante do que a capital (1,54).

O mesmo ocorre com Araraquara, que tem 1,48 morador por veículo e fica a 240 km da capital, e com Atibaia (a 65 km), com proporção de 1,49. Para solucionar os problemas, municípios têm recorrido a experiências de São Paulo. A Urbes, empresa municipal de trânsito de Sorocaba, anunciou a intenção de instalar duas faixas exclusivas para ônibus, para melhorar o fluxo.

Em Jundiaí, a prefeitura vai abrir licitação para a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), uma espécie de metrô de superfície.

Colaborou Chico Siqueira, especial para o JT

Fonte: <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/frota-cresce-mais-no-interior-do-que-na-capital/>

ANEXO 4

Tabela 4.1. Evolução da frota de veículos, das vítimas e das taxas de vítimas (por 100 mil veículos) em acidentes de trânsito. População Total. Brasil. 1998/2008

ANO	Frota Total		Automóveis						Motocicletas					
			Frota			Vítimas			Frota			Vítimas		
	n (mi-lhão)	Δ% aa	n (mi-lhão)	% do total	Δ% aa	n	Taxa frota*	Taxa popul **	n (mi-lhão)	% do total	Δ% aa	n	Taxa frota*	Taxa popul **
1998	24,4		17,1	70,0		6.628	38,9	4,1	2,8	11,5		1.894	67,8	1,2
1999	27,2	11,5	18,8	69,2	10,3	7.799	41,5	4,8	3,4	12,4	20,8	2.689	79,7	1,6
2000	29,7	9,4	20,0	67,2	6,2	8.262	41,4	4,9	4,0	13,6	19,5	3.910	96,9	2,3
2001	31,9	7,4	21,2	66,5	6,3	8.483	39,9	4,9	4,6	14,5	14,3	4.541	98,5	2,6
2002	34,3	7,4	22,5	65,6	5,9	9.069	40,3	5,2	5,4	15,7	16,6	5.440	101,1	3,1
2003	36,7	6,9	23,7	64,6	5,3	9.018	38,1	5,1	6,2	17,0	15,7	6.046	97,1	3,4
2004	39,2	7,0	24,9	63,5	5,4	9.875	39,6	5,5	7,1	18,2	14,5	6.961	97,7	3,9
2005	42,1	7,2	26,3	62,5	5,5	9.492	36,1	5,2	8,2	19,4	14,5	8.089	99,1	4,4
2006	45,4	7,8	27,9	61,4	5,9	9.754	35,0	5,2	9,5	20,8	15,8	9.191	97,2	4,9
2007	49,6	9,4	29,9	60,1	7,1	10.218	34,2	5,4	11,2	22,5	18,1	10.392	93,1	5,5
2008	54,5	9,8	32,1	58,8	7,4	10.420	32,5	5,5	13,1	24,0	17,3	11.471	87,6	6,0
Δ%	123,7		87,9	-16,0		57,2	-16,3	34,1	368,8	109,5		505,5	29,2	416,6
Média	37,7	8,4	24,0	64,5	6,5	9002	38,0	5,1	6,9	17,2	16,7	6420	92,3	3,5

Fonte: DENATRAN - SIM/SVS/MS

Nota:

* Taxa frota: por 100 mil veículos

** Taxa população: por 100 mil habitantes.

Fonte: Caderno Complementar 1. Mapa da Violência 2011: acidentes de trânsito

Opinião

Campinas, segunda-feira, 23 de julho de 2012

CORREIO POPULAR

Publicis Worldwide Creative Agency Inc. 11 Robinson Avenue, Suite 1000

0 MOS SO OBJECTIVE

RVC

Improving the Quality of Health

Adriana J. de Godoy Jacobi

10

Director de Planejamento
Mário Antônio Matelli, D.

Marco Aurelio Matallán Páez

Luis E. Montoya, Puerto Rico

Dixie Commercial

Director, Industrial

Armenian Arts Festival

Director Adm. Finance
Ministry Technical Dept.

Director de Tecnología

Director General

Michael Hunsen, die Melö

Estados Unidos
Luzerner de Souza, Paulo

Marcello Pirella

EDITORIAL

Criar regras e
proteger os
motoboy

A ordenação do trânsito não dispensa que a todo momento sejam reavaliadas as normas e os códigos, visando ao aumento do fluxo de veículos, prover a segurança de condutores, passageiros e pedestres, além de garantir a tranquilidade de todos que possam ser afetados pelo aumento do tráfego. O aumento da frota de veículos e a dificuldade de alterar as vias na proporção e urgência das necessidades criam pontos de atrito, áreas de insegurança e gargalos insuperáveis que dependem de investimentos, planejamento urbano e adaptações técnicas.

cas inadiáveis. Daí que o trânsito já se apresenta como um dos pontos relevantes dos planos de governo.

Nesse contexto, as prioridades surgem como um fator decisivo. Ao tempo em que são veículos práticos, ágeis e econômicos, também trazem uma faixa de risco ponderável que exige maior atenção das autoridades! O

baixo custo dos veículos e as facilidades de aquisição fizeram com que a frota de duas rodas crescesse além das expectativas, introduzindo uma nova modalidade de locomoção que tem vantagens, desde que respeitados limites razoáveis.

Campinas tem hoje identificados perto de 7 mil motoboys atuando na cidade, para uma frota de duas rotas que atinge 115 mil veículos licenciados. Na mesma proporção, os acidentes sobem. No ano passado, 147 pessoas morreram nas ruas de Campinas por conta de

acidentes de trânsito, sendo 69 motociclistas. Vários são os fatores que levaram ao envolvimento maior de pilotos na estatística de morbidez. A característica do veículo, a falta de respeito no trânsito, a falta de habilitação adequada e inesperienza dos pilotos e desrespeito às regras de trânsito.

Diante do problema, é bastante oportuna a regulamentação imposta pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que passa a exigir dos freitistas equipamentos de segurança e sinalização, além de maior experiência dos motoristas. Agora tornam-se obrigatórios equipamentos extras de segurança, idade mínima de 21 anos para exercer a profissão, habilitação categoria A e de pelo menos dois anos e passar por um curso espe-

Parte fundamental para a economia, os motoqueiros precisam ser respeitados, ter condições ideais de trabalho, empresas conscientes que não exijam metas de entrega acima do razoável, paciência e planejamento dos contratadores de serviços. Se os motoqueiros são indispensáveis para a sociedade, merecem o devido respeito de

ANEXO 6

Regulamentação de motoboy passa em 1ª votação

A Câmara Municipal de Campinas aprovou nesta quarta-feira (25/08), em primeira discussão, o projeto de autoria do Executivo que regulamenta a atividade de motoboy. Pelo projeto, o serviço poderá ser prestado por autônomos, cooperativas ou pessoas jurídicas devidamente cadastradas na Secretaria de Transporte. A partir da regulamentação da lei, a categoria - assim como as empresas prestadoras desse tipo de serviço - terão uma série de regras a cumprir.

O autônomo terá de se cadastrar, além de apresentar o certificado de participação em curso de treinamento básico; licenciamento do veículo e cursos de segurança no trânsito. As empresas prestadoras de serviços, cooperativas e entidades representativas também terão que ser credenciadas. Não poderão ser transportados produtos que, pela sua natureza, possam oferecer riscos à saúde ou à segurança das pessoas e ao meio ambiente.

Foram aprovadas duas emendas na sessão desta quarta. A primeira determina que o motoboy deve obedecer à Resolução 356 do Contran, que entre outras medidas, torna o colete um item obrigatório e exige que os capacetes tenham sinalizadores retrorrefletivos e fluorescentes. A segunda emenda aprovada define que o autônomo terá de optar por uma atividade específica – como por exemplo, a de entrega de água, alimentos, documentos, etc. Ao optar por um segmento, não poderá atuar em outros.

As motos deverão atender algumas exigências como ter no mínimo 125 cilindradas; no máximo dez anos de fabricação e a garupa deverá possuir uma espécie de caixa baú. Atualmente há na cidade 1.045 motoboys identificados; 69 empresas prestadoras de serviço e 21 empresas tomadoras do serviço e dois sindicatos, segundo um levantamento realizado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec).

Estudo da Emdec revela o perfil dos motoboys: em sua maioria são homens com idades entre 27 e 35 anos, possuem o segundo grau e 80% deles estão vinculados a uma empresa ou cooperativas. De acordo com a Prefeitura, além de regularizar a atividade, o projeto pretende aumentar a segurança dos motoboys no trânsito. De acordo com estimativas da Prefeitura, os acidentes com motos representam quase a metade de todos os acidentes registrados nas ruas da cidade.

Texto: Assessoria de Imprensa da Câmara Municipal

Fonte: <http://www.camaracampinas.sp.gov.br/noticias/regulamentacao-do-motoboy-passa-em-1a-votacao/>

ANEXO 7

Dieese: salário mínimo deveria ser R\$ 2.194 em janeiro deste ano

SÃO PAULO - O brasileiro precisaria de um salário mínimo no valor de R\$ 2.194,76 em janeiro deste ano, para conseguir arcar com suas despesas básicas, de acordo com o Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos).

A entidade verificou que são necessárias 4,06 vezes o valor do salário mínimo para suprir as demandas do trabalhador. O cálculo foi feito com base no mínimo de R\$ 540, em vigor desde o início deste ano.

Em dezembro do ano passado, o valor necessário para suprir as necessidades mínimas do trabalhador era de R\$ 2.227,53 - 4,37 vezes o mínimo vigente de R\$ 510.

O salário mínimo necessário é o que segue o preceito constitucional de atender às necessidades vitais do cidadão e de sua família, como moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, sendo reajustado periodicamente para preservar o poder de compra.

Cesta versus salário: Em janeiro, o comprometimento da renda com os gastos da cesta básica alcançava, em média, 46,96% do salário mínimo, ante os 48,51% necessários em dezembro. Confira o movimento do salário mínimo vigente e o necessário de janeiro de 2010 ao mesmo mês deste ano:

Mês	Salário vigente	Salário necessário
Janeiro/10	R\$ 510	R\$ 1.987,26
Fevereiro/10	R\$ 510	R\$ 2.003,30
Março/10	R\$ 510	R\$ 2.159,65
Abril/10	R\$ 510	R\$ 2.257,52
Maió/10	R\$ 510	R\$ 2.157,88
Junho/10	R\$ 510	R\$ 2.092,36
Julho/10	R\$ 510	R\$ 2.011,03
Agosto/10	R\$ 510	R\$ 2.023,89
Setembro/10	R\$ 510	R\$ 2.047,58
Outubro/10	R\$ 510	R\$ 2.132,09
Novembro/10	R\$ 510	R\$ 2.222,99
Dezembro/10	R\$ 510	R\$ 2.227,53
Janeiro/11	R\$ 540	R\$ 2.194,76
Fonte: Dieese		

Fonte: <http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2011/02/07/dieese-salario-minimo-deveria-ser-r-2194-em-janeiro-deste-ano.jhtm>

ANEXO 8

Motoboys conseguem adiar a regulamentação da profissão

Categoria terá até fevereiro de 2013 para fazer o curso de capacitação

O dia 4 de agosto deste ano era o prazo limite estipulado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para a regulamentação do serviço de motoboy, na cidade de São Paulo e em todo o Brasil, que agora passa a ser chamado de “motofretista”.

Entretanto, os protestos realizados pelos motoboys em São Paulo, que chegaram a interditar algumas vias, pressionou o Contran, que anunciou que os motoboys terão até fevereiro de 2013 para fazer o curso de capacitação. Além disso, o Contran também decidiu aumentar o número de entidades que poderão oferecer os cursos especializados, que era oferecido somente pelos Departamentos Estaduais de Trânsito, pelo Serviço Social do Transporte (Sest) e pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat).

Nesta quinta-feira (02/08), o sindicato dos motoboys de São Paulo entrou com pedido na Justiça Federal, em Brasília, pedindo a suspensão do início da fiscalização das exigências estipuladas pelo Contran. O principal argumento da associação se dá pelo baixo número de vagas nos cursos, que tem mais candidatos que vagas disponíveis.

As exigências para os motociclistas que desejam exercer a profissão são muitas: realizar curso de capacitação profissional; requerer segunda via da Carteira Nacional de Habilitação com a observação de motofretista; solicitar ao Departamento de Transportes Públicos (DTP) municipal a emissão do Condumoto, espécie de carteira profissional da categoria; e por fim terá de adaptar à motocicleta às exigências do Conselho Nacional de Trânsito, mudar para categoria de transportes públicos e veículos de aluguel, com o uso da placa vermelha.

Fonte: <http://www.tribunahoje.com/noticia/35499/brasil/2012/08/03/motoboys-conseguem-adiar-a-regulamentacao-da-profissao.html>

ANEXO 9

Motoboys terão até fevereiro para passar por curso de pilotagem segura

A medida, adotada pelo Conselho Nacional de Trânsito, vale para todo o País.

03/08/12 às 13:36 atualizado às 13:50

Redação Bem Paraná

com León Comunicações

A partir de 02 de fevereiro do ano que vem, para ser mototaxista será preciso antes passar por um curso obrigatório de pilotagem segura oferecido pelo Sest/Senat - Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. No treinamento, esses profissionais terão aulas sobre segurança, ética, disciplina, legislação de trânsito e vários outros temas. A medida, adotada pelo Conselho Nacional de Trânsito, vale para todo o País.

Segundo a advogada trabalhista da IOB Folhamatic, Milena Sanches, essa é uma forma de regulamentar a profissão. “O treinamento é destinado aos profissionais que realizam transporte de passageiros – mototaxistas – e entrega de mercadorias – motofretista. A legislação que regulamenta a profissão de motoboys está mais rigorosa, exige equipamentos de segurança e estipula algumas regras, como idade mínima de 21 anos e carteira de habilitação na categoria “A” com validade de pelo menos dois anos”, afirma. “Além disso, para exercer a atividade, os condutores de mototáxi e motofrete terão que apresentar certidão de antecedentes criminais. Os motoristas com mais de 21 pontos na Carteira Nacional de Habilitação - CNH não poderão mais atuar”.

Milena alerta: “quem não se adequar as novas determinações da Resolução nº 356 do Conselho Nacional de Trânsito – Contran terá que arcar com multa mínima no valor de R\$ 191,54”. Segundo a advogada, não são só os motoboys que terão que passar por adequações. “As motocicletas deverão conter protetor de motor “mata-cachorro”, aparador de linha antenna “corta-pipa” e dispositivo para transporte de carga. É importante enfatizar ainda que os motoboys terão que submeter seus veículos à vistorias semestrais estabelecendo, dessa forma, os requisitos mínimos de segurança tanto para mototáxi, quanto para motofrete”.

O artigo 139-A do Código Brasileiro de Trânsito estipula que as motocicletas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias só podem circular com autorização emitida pelo Detran. Com a regulamentação das profissões de motoboy e mototaxista, prevista na Lei nº 12.009/2009, a partir da vigência da Resolução do Contran, serão vedados os motofretes para transporte de combustíveis, produtos tóxicos ou inflamáveis, com exceção do gás de cozinha e de galões de água mineral. “Nesses casos, a motocicleta deverá conter o ‘sidecar’, um dispositivo anexado a moto, especial para esse tipo de transporte. Quando em serviço, o motoboy deverá estar vestido com colete e capacete retrorrefletivos, aprovados pelo Contran”, pontua Milena.

A norma também disciplina que a pessoa ou empresa que contratar os serviços de um motoboy será responsável por danos cíveis oriundos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade. “Há alguns anos, a profissão de motoboy nem existia na lei. Hoje, essa nova regulamentação pode ajudar a vida desses profissionais.

Atualmente, são inúmeras as empresas que utilizam os serviços dos motoboys e a profissão, por si só, é de alto risco. Com certeza, essas determinações trarão mais segurança para os motoboys de todo o Brasil”, finaliza a advogada da IOB Folhamatic.

As novas regras estavam previstas para começarem a partir deste sábado (04), mas o Sindicato dos Motoboys de São Paulo entrou na Justiça Federal solicitando o adiamento desse

prazo, alegando que a cidade tem cerca de 200 mil motoboys, e que a oferta de vagas nos cursos não chega a 1,7 mil por mês. Por isso não houve tempo dos profissionais se adequarem. Várias cidades do País passam pelo mesmo problema.

Fonte: <http://www.bemparana.com.br/noticia/225490/motoboys-terao-ate-fevereiro-para-passar-por-curso-de-pilotagem-segura>

ANEXO 10

Tabela 2.4. Número de óbitos em acidentes de trânsito segundo categoria. Valores ajustados.

População Total. Brasil. 1998/2008

Categoria	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Δ %
Pedestre	20.314	16.627	13.643	14.102	14.341	14.074	13.966	13.924	12.956	12.362	12.157	-40,2
Ciclista	717	933	1.238	1.462	1.788	1.779	1.908	2.055	2.130	2.111	2.072	189,2
Motociclista	1.894	2.689	3.910	4.541	5.440	6.046	6.961	8.089	9.191	10.392	11.471	505,5
Automóvel	6.628	7.799	8.262	8.483	9.069	9.018	9.875	9.492	9.754	10.218	10.420	57,2
Caminhão	630	733	1.042	1.018	1.116	1.186	1.356	1.401	1.341	1.354	1.264	100,7
Ônibus	186	158	199	135	195	201	291	224	300	234	230	23,2
Outros	521	629	701	782	805	834	749	810	696	735	660	26,6
Total	30.890	29.569	28.995	30.524	32.753	33.139	35.105	35.994	36.367	37.407	38.273	23,9

Fonte:

SIM/SVS/MS

Fonte: Mapa da Violência 2011. Caderno Complementar: acidentes de trânsito