

“Tempo é dinheiro”. O trabalho dos motoboys nas metamorfoses do capital¹

* Stela Cristina de Godoi

“(...) às vezes o corre-corre está tão grande em cima da gente, que cinco minutos que você perdeu é como se tivesse perdido uma hora. Então, é muito estressante! (...) hoje em dia, infelizmente, (...) todo mundo tem pressa, porque o tempo, hoje me dia, nada mais é que dinheiro!”
(relato de motoboy entrevistado pela pesquisa em 2009).

Introdução

O capitalismo brasileiro vivenciou, ao longo do século XX, um processo de acumulação industrial, inicialmente inspirado em um padrão de produção taylorista/fordista. Neste processo de consolidação capitalista no Brasil, a indústria de comunicação e transportes se desenvolveu, em grande parte, por meio da força de domínio de mercado da cadeia produtiva do automóvel.

Por conta do acirramento da tendência de redução das taxas de lucros e do fortalecimento da organização dos trabalhadores, que acabaria por limites para o processo de valorização do valor, o enfraquecimento do compromisso fordista, em fins da década de 1970, estava vinculado também ao problema da saturação da norma social de consumo, em vigor desde meados do século XX.

Deste modo, como resposta à crise que o capitalismo enfrentava, desenvolveram-se novas formas organizacionais. A chamada acumulação flexível acarretou, portanto, uma aceleração da produção, que foi alcançada por mudanças organizacionais na direção da desintegração vertical, como por meio dos processos de subcontratação ou da implantação do sistema de entrega “*just in time*”. Esta nova logística da acumulação propiciou o surgimento de várias pequenas empresas especializadas em serviço de entregas rápidas.

Adequada ao atual ciclo de compressão do tempo-espço, desenvolveu-se em Campinas uma série destas pequenas empresas de motoboys, entendidos aqui como um desdobramento da indústria de comunicação e transportes. Emerge, deste modo, um novo personagem na luta de classes. Trata-se de uma categoria de trabalhadores intensamente explorados, nas condições de trabalho particularmente adversas das trincheiras da cidade e, submetidos a regimes de trabalho precarizados, como mostra as diferentes formas de terceirização e de trabalho autônomo.

¹ Este artigo é fruto da pesquisa : “Sob duas rodas, traçando itinerários. Um estudo sobre a experiência de “ motoboys” em Campinas/SP”, que está sendo realizada pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia do IFCH/Unicamp, com bolsa de pesquisa CAPES e orientação do prof.º Dr. Ricardo C. Antunes.

Assim, levando em conta este cenário, no qual o capital precisa, mais do que nunca, assegurar a superfluidade de mercadorias e pessoas para a aceleração de seu processo de reprodução, a pesquisa que vem sendo realizada junto as motoboys de Campinas, para a tese de doutorado em construção, é a base sob a qual se assenta a análise proposta neste artigo.

Então, a partir de pesquisa qualitativa, através dos procedimentos metodológicos da história oral, acerca das experiências de trabalhadores “motoboys” no município de Campinas², levando em consideração suas condições objetivas e subjetivas de vida e de trabalho, este artigo propõe, neste momento, uma exploração teórico-empírica das diferentes formas de precarização do trabalho sob o imperativo da flexibilidade, a partir análise da funcionalidade da exploração da força de trabalho dos motoboys no processo de reprodução do capital.

O desenvolvimento da indústria de transporte em Campinas

Campinas nasceu como pouso na rota secundária e tardia do ciclo da mineração, na primeira metade do século XVIII. 1774 marca o ano de fundação do povoado de Campinas do Mato Grosso, por ocasião da expedição da licença para a construção da primeira igreja, para oferecer assistência espiritual aos viajantes que por ali pousavam. Então, Francisco Barreto Leme, sesmeiro, primeiro colonizador do bairro e líder local, foi nomeado diretor e fundador do povoado, que depois foi elevado à condição de freguesia (Gonçalves, 2002).

Então, foi no seio da empresa colonial e escravocrata, em contexto de relações de trabalho rígidas e escravistas, que se consolidou a formação social de Campinas. Contudo, foi no contexto da crise do cativo e da expansão da economia cafeeira que a população da cidade se adensou com a chegada de grande levas de imigrantes, sobretudo italianos. (Ribeiro, 1995; Gonçalves, 2002).

Inicialmente constituída como um povoado de economia rural, no século XIX Campinas viveria o apogeu do urbano cafeeiro ³, produzindo importantes modificações na cidade, ganhando destaque frente aos demais municípios do interior, por se constituir em

² Até o momento de elaboração deste artigo, a pesquisa já visitou cinco empresa de motoboys em Campinas, realizando entrevista com seus proprietários. Além destas entrevistas dirigidas, foram gravados depoimentos orais mais concisos, de trabalhadores motoboys nos intervalos do próprio trabalho, propiciando um ambiente rico de observação da dinâmica do trabalho e das dificuldades enfrentadas por estes trabalhadores. Nesta forma de abordagem foram dezesseis depoimentos gravados no momento da observação participante. Dentre os demais motoboys ouvidos pela pesquisa, há um grupo de entrevistados, com os quais foram gravados entrevistas mais longas, buscando alcançar uma abordagem pautada na técnica de histórias de vida. Estas somam, hoje, nove entrevistas de no mínimo uma hora acerca de suas trajetórias familiares e ocupacionais.

³ Com o adensamento da classe de trabalhadores livres, a política de distribuição de terras em Campinas se modificou, os lotes não eram mais doados como antes, mas sim vendidos, estabelecendo uma lógica burguesa/capitalista de ordenação do espaço, que resultou numa divisão social do espaço: comerciantes e industriários na zona norte e trabalhadores pobres na zona sudeste (Gonçalves, 2002).

ponto estratégico da rede de transporte da região. 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*, a pôs em contato direto com São Paulo e Santos. 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, esses primeiros eixos de comunicação e transporte que se constituía com a economia açucareira e cafeeira, ligando Campinas à capital e à zona portuária do estado, são fundamentais para se entender o papel da indústria de comunicação e transporte para o desenvolvimento capitalista no Brasil.

Na esteira deste processo, o papel de destaque que o município foi adquirindo no interior paulista da segunda metade do século XX se deve, em partes, à interiorização do desenvolvimento industrial de São Paulo, intensificado a partir da década de 1970, após a acelerada industrialização das décadas de 1950 e 1960 capitaneadas, em certa medida, pelo capital internacional da indústria automotiva. Neste contexto, a população de Campinas cresce com a chegada de novos fluxos migratórios, conforme mostra o estudo populacional desenvolvido por Baeninger (2000).⁴

A indústria automotiva, entendida pelo governo de Juscelino Kubtschek, como um setor estratégico no desenvolvimento econômico⁵, se constitui, de acordo com Harvey (1989), num dos principais setores de crescimento do capitalismo no século XX. Considerando que as pressões exercidas pelo Estado, aliada ao poder de domínio de mercado das grandes corporações, moldam a trajetória e a forma de desenvolvimento capitalista, a partir da década de 1950 passa-se a observar em Campinas um conjunto de medidas adotadas pelo governo no sentido da adequação da cidade para o transporte rodoviário, implicando não só em mudanças estruturais como também plasmando novos modos de consumo e estilos de vida. Assim,

“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

⁴ O ajustamento destes novos trabalhadores ao mercado de trabalho local é um processo que ainda se encontra em curso, conforme aponta os primeiros achados desta pesquisa junto aos “motoboys”, dentre os quais estão muitos destes migrantes, sobretudo vindos do norte do Paraná e do sul de Minas Gerais.

⁵ O papel central do desenvolvimento desta indústria de automóveis no Brasil, no seu processo de modernização desenvolvimentista, foi investigada analisando as experiências e as práticas cotidianas de resistência dos trabalhadores metalúrgicos do ABC paulista (Godói, 2007).

comunicações (...) pode muitas vezes obter recompensas materiais” (Harvey, 1989, 213)

Neste sentido, a própria realização da obra da Rodovia Anhanguera por volta de 1954, durante o mandato de Adhemar de Barros como governador de São Paulo, pode ser entendida como uma resposta e um incentivo para a formação do parque industrial de Campinas. A primeira grande indústria atraída pela Via Anhanguera foi a DUNLOP, em 1954.

Em 1958, realizou-se a obra da Rodovia Milton Tavares de Lima, popularmente apelidada de “tapetão”, que interliga por via asfaltada Campinas a Paulínia, até então ligadas pela via férrea extinta em 1962. 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. Portanto, a Anhanguera, junto da Rodovia Dom Pedro I e da Santos Dumont, se constituíram nos principais eixos do processo de formação da Região Metropolitana de Campinas (RMC), que atualmente congrega 19 municípios, dentre eles Sumaré, Paulínia, Valinhos, Indaiatuba, Vinhedo etc.

Deste modo, analisando o processo de interiorização do desenvolvimento industrial do estado de São Paulo, e a conseqüente reorganização da circulação de mercadorias e pessoas no espaço, pode-se observar que o crescimento do ramo das entregas rápidas, que tornou os motoboys um personagem central na atual logística da acumulação, se constitui em um novo desdobramento dessa indústria de comunicação e transporte.

Assim, se as linhas férreas foram fundamentais para a valorização do valor na produção de açúcar e café, procuraremos mostrar que desde os anos 1990, mediante as novas condições da acumulação de capital, o ramo dos transportes rápidos se constitui em peça importante da realização da mais valia, e de sua constante valorização, nas indústrias da atual RMC. Além disso, além de viabilizar um tempo e custo de circulação menor para as indústrias da região, os cerca de 4 mil motoboys que circulam em Campinas hoje formam uma vasta massa de força de trabalho, cujo consumo produtivo vem acenando para uma fonte lucrativa de negócios. Portanto, para compreender a funcionalidade da exploração da força de trabalho dos motoboys, para a reprodução do capital neste contexto histórico, é preciso analisar o setor de transportes rápidos à luz da dinâmica dos ciclos de produção e circulação do capital⁶.

⁶ As datas e o conjunto de informações sobre o município de Campinas, apresentadas neste tópico, foram obtidas por meio da publicação do jornal Correio Popular de Campinas, de 1977, com o título “1927-77. Efemeridades Campineiras”, disponível no acervo do Centro de Memória da Unicamp. Também foram obtidas através do Atlas produzido pelo NEPO/Unicamp com o nome “Campinas metropolitana: diversidades sócio-espaciais”. Além destes veículos, a inserção familiar da pesquisadora no contexto do objeto de estudo,

Produção e circulação do capital em marcha forçada

O desenvolvimento da produção capitalista, num primeiro momento, aparece como um simples meio de produzir mercadorias. Ocorre que tal produção se dá pelo consumo produtivo da força de trabalho, através do qual se produz não só os valores necessários à reposição do dinheiro investido pelo capitalista, em salário e meios de produção, mas, sobretudo, se produz um mais-valor, uma quantidade excedente de trabalho que se objetiva na mercadoria até que o capital assuma a forma final do capital-monetário (Marx, 1985).

Entretanto, esse processo de produção de mercadorias precisa ser ao mesmo tempo um processo de reprodução do capital, ou seja, a lógica da produção de mercadorias nesta conjuntura histórico-social, não é apenas a produção de valores de troca, mas sim a valorização deste valor. A esse respeito Marx (1984) escreveu:

“Consideremos (...) o movimento global D-M ...P... M'-D' (...). Duas dessas fases pertencem à esfera da circulação, uma à esfera da produção. Em cada uma dessas fases o valor-capital assume uma figura diferente, que corresponde a uma função diferente, especial. Dentro desse movimento, o valor adiantado não só se conserva, mas cresce, aumenta sua grandeza. Por fim, no estágio final, retorna à mesma forma em que apareceu no início do processo global. Esse processo global é, por isso, um processo de circulação.”
(1984, 41)

Embora as esferas de circulação sejam momentos considerados improdutivos para o capital, já que não se constitui no tempo-espaco de produção direta de mais-valia, a reprodução do capital só acontece por meio de sua metamorfose por essas três esferas, circulação-produção-circulação.

Por sua vez, em geral 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. O tempo de produção, associado com o tempo de circulação da troca, forma o conceito de “tempo de giro do capital” e este é de extrema importância para o processo de acumulação. Neste sentido, Harvey (1989) alerta para que não percamos de vista que:

enquanto conterrânea da cidade e filha de um trabalhador sob duas rodas, contribuíram para a coleta e análise dos dados mencionados.

“O capitalismo (...) tem sido caracterizado, (...), por contínuos esforços de redução dos tempos de giro, acelerando assim processos sociais, ao mesmo tempo em que diminui os horizontes temporais das tomadas de decisões significativas” (1989, 209-10).

Deste modo, como o tempo de circulação e tempo de produção exclui-se mutuamente, ou seja, *“quanto mais (...) o tempo de circulação for = zero ou se aproximar de zero, tanto mais funciona o capital, tanto maior se torna sua produtividade e autovalorização”* (Marx, 1984, 91), há um incentivo onipresente para a aceleração do tempo de giro com relação à média social, por parte de capitalistas individuais.

Entretanto, embora as esferas de circulação de mercadorias não seja o momento de produção da mais-valia, é apenas mediante o consumo das coisas que se realiza tanto seu valor de uso, quanto a mais-valia objetivada no produto. Portanto, de acordo com a análise desenvolvida por Marx (1984), o processo de produção adicional da indústria de transportes agrega valor aos produtos transportados, em parte pela transferência de valor dos meios de transporte, em parte pelo acréscimo de valor pelo trabalho de transportar e, como ocorre com toda a produção capitalista, esse último acréscimo de valor se divide em reposição de salário e mais-valia.

Contudo, embora possa ser considerado um ramo da produção do capital, a fórmula geral no ramo dos transportes guarda uma importante especificidade. Ou seja:

“O que a indústria de transporte vende é a própria locomoção. O efeito útil acarretado é indissolúvelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção na indústria de transportes. Pessoas e mercadorias viajam com o meio de transporte, e suas viagens, seu movimento espacial é, precisamente, o processo de produção efetivado por ele. O efeito útil só é consumível durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil distinta desse processo (...)” (Marx, 1984, 42-3).

A fórmula do ciclo global na indústria de transporte seria, portanto, D-M ...P... D', já que é o próprio processo de produção, não um produto separável dele, que é pago e consumido (Marx, 1984, 43). Assim, a indústria de transportes constitui, por um lado, um ramo autônomo da produção, e, por isso, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro, diferencia-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, 110)

Conclui-se, portanto, que tanto é importante para as indústrias localizadas na RMC, atendida pelos serviços de entregas rápidas prestado pelos motoboys, a redução do tempo de transporte na medida em que acelera o tempo de giro do capital, ou seja, sua capacidade de autovalorização, quanto é importante uma redução dos custos de transporte.

De acordo com Marx (1984), em geral, os custos de circulação que só se originam da transformação formal da mercadoria não lhe agregam valor. A reposição dos mesmos tem de se dar a partir do mais-produto e, considerando-se a classe capitalista como um todo, constitui uma dedução da mais-valia ou do mais-produto. Os custos de transporte desempenham, no entanto, um papel especial.

Conforme já assinalamos, o trabalho de transportar agrega valor ao produto, sobretudo quando pensamos em mercadorias como as do amplo segmento de *Deliverys* que atuam hoje no mercado. Então, quanto menores os valores que os empresários tiverem de adiantar para a compra de força de trabalho e meios de produção⁷, necessários para a realização dos serviços de comunicação e transporte, maiores serão seus ganhos.

Neste aspecto, em contexto de imperativo do padrão *just in time* de produção e consumo, o amplo processo de precarização das relações de trabalho, empreendida pelo movimento que se convencionou chamar de reestruturação produtiva do capital, abriu a possibilidade de uma imensa barganha a favor da classe patronal, reduzindo drasticamente, no caso específico do setor de entregas rápidas, seus custos, tanto com o trabalho, quanto com os meios de produção.

Considerando que a terceirização foi um dos principais instrumentos da reestruturação produtiva para a recomposição das taxas de lucros, é necessário entender de que forma ela contribui para uma redução destes custos no setor de mercado em foco nesta análise.

Reestruturação produtiva e terceirização: oportunidade de negócio ou estratégia de sobrevivência?

De acordo com a leitura feita por Harvey (1989), acerca das novas condições da acumulação instauradas após a crise do padrão de produção taylorista/fordista, a data inicial simbólica do fordismo, é 1914. Naquele ano Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros. Em muitos aspectos, as inovações tecnológicas e organizacionais de Ford eram mera

⁷ Neste aspecto, a condição de que o motoboys trabalhem com suas próprias motos, como ocorre com quatro das cinco empresas visitadas até o momento, tem se mostrado um meio bastante freqüente dos empresários do setor terem uma significativa redução de seus custos com os meios de produção.

extensão de tendências já bem estabelecidas. A forma corporativa de organização dos negócios, por exemplo, tinha sido aperfeiçoada pelas estradas de ferro ao longo do século XIX e já tinha chegado a muitos setores industriais.

Os *Princípios da Administração Científica*, de F. W. Taylor – um influente tratado que descrevia como a produtividade do trabalho podia ser radicalmente aumentada pela imposição de padrões rigorosos de tempo -, já tinham sido publicados em 1911. Mas, para Harvey (1989), o que havia de especial em Ford era sua visão de que “*a produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, (...)e populista.*” (1989, 121).

Contudo, após décadas de crescimento econômico por meio do relativo sucesso deste padrão de produção, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade desta ideologia democrático-populista, articulada ao fordismo e à política econômica de inspiração keynesiana, de conter as contradições inerentes ao capitalismo.

Com as crises econômico-político-sociais instauradas num primeiro momento 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 e intensificação do controle do trabalho, avassaladores para a organização e luta dos trabalhadores de todo o mundo.

A análise desenvolvida por Harvey (1989) embora não se debruce especificamente sob o debate da terceirização do trabalho, aponta para o conjunto complexo de transformações na estrutura de mercado que abre oportunidade para a formação de pequenos negócios e, em alguns casos, permite que sistemas mais antigos de trabalho revivam como peças centrais, e não apêndices do sistema produtivo. Deste modo, a terceirização está sendo entendida como o principal instrumento deste processo de subcontratação organizada. De acordo com Marcelino (2008), trata-se de “*todo o processo de contratação de trabalhadores por empresa interposta, cujo objetivo último é a redução de custos com a força de trabalho*” (2008, 41).

Assim, no contexto em que o discurso do “empreendedorismo” e da “flexibilização” legitimam a larga utilização da terceirização da força de trabalho, várias pequenas empresas especializadas em entregas rápidas nasceram em Campinas. Os depoimentos, cedidos por alguns destes novos empresários entrevistados pela pesquisadora, acerca do ambiente e das motivações para a abertura da empresa, bem como sobre seus clientes, mostram que o mesmo cenário de crise da década de 1990, que levava a uma degradação do trabalho, abria a

possibilidade de lucros rápidos para novos empreendedores, conforme aponta o caso da *Vapt Vupt* que, no início da década de 1990, quando abriu seu negócio, chegava a faturar 100 mil no mês, metade do que produz hoje:

“Comércio particular, residencial (...) é muito pouco. A maior parte é industrial e o comércio [varejista] também pouco. (...) Porque veja só. Quem usava muito em São Paulo os motoboy antigamente, eram os bancos e os cartórios. A indústria nem sabia que existia isso aí. Eram mais bancos e cartórios, por quê? O cartório ia pegar um funcionário, ia pôr no ônibus, ia pegar um carro, pra ir lá protestar um título em Piracicaba, em Limeira; um banco, hoje é tudo *on line*, antes não. O gerente tinha que pegar o carro dele (...), pra ele ir até no cliente, pra assinar um contrato, pra voltar pro banco, pra ir levar pra São Paulo, pra ir aprovar o crédito da conta. Então era dessa forma que se usava motoboys. (...) [Hoje] aumentou muito a necessidade de isso aí, e a pressão também aumentou muito (...) Hoje (...) os caras querem na hora! Eles querem tudo na hora, eles não têm paciência mais. (...) Então, agora a necessidade do motoboy é tudo”. (Empresário D, 2010)

Então, a partir do trecho do depoimento acima transcrito, podemos observar que a década de 1990 apresenta uma mudança de cenário fundamental para o desenvolvimento de tais negócios, primeiro porque a indústria “descobre” esse serviço dos motoboys e, segundo, porque a partir da reestruturação produtiva ela renasce com um ritmo extremamente acelerado. Deste modo, passa a ser imprescindível viabilizar uma capacidade de transporte e comunicação que atenda a uma vasta região, em um tempo cada vez menor, tarefa essa incumbida aos motoboys.

Por sua vez, todo o ramo dos *deliverys* também parece surgir implicado pelas transformações nos estilos de vida e modos de consumo. A este respeito o relato do Empresário E, proprietário/sócio da *Dia Entregue*, aberta há mais ou menos 5 anos, contanto mais de 100 motoboys, é esclarecedor:

“Hoje está ficando muito cômodo o tal do *delivery*, né?! Até particular. Você liga aqui pra mim e fala: “Esqueci minha carteira ou meu celular, meu gravador aqui na minha casa, aqui na Unicamp, você trás aqui pra mim agora?!”. Você vai pagar uns 15 reais por isso. No caso de indústria: o cara vai colocar um motorista dele, com um carro dele, pra ir pagar uma conta no banco?! Quanto que custa o salário desse motorista numa empresa particular!? (...) Uns mil reais de salário, mais gasolina, mais multa etc. Quanto que é um

motoqueiro? 15 conto. Você vem e paga os 15 reais e o cara vem e faz o serviço. (...) Então, a indústria usa e abusa muito disso. Agora até pessoas particular. Não querem sair de casa. Até mesmo o cara que está começando uma empresinha de *tonner*, de cartucho, o cara está começando empresa agora, ele pega o motoqueiro terceirizado!” (Empresário E, 2010).

Deste modo, pode-se observar que a reestruturação produtiva se desenvolveu articulada ao processo de terceirização do trabalho, plasmado, ao mesmo tempo, uma sociabilidade qualitativamente distinta. Assim, os serviços de entregas rápidas possibilitaram uma adequação da sociedade à mesma cadência da produção e circulação de mercadorias.

Ao ter aberto a possibilidade de gênese destes novos negócios, a terceirização possibilitou também que os patrões impusessem relações de trabalho mais instáveis, com menores salários e na ausência de direitos trabalhistas, reduzindo seus custos com o trabalho. De acordo com Marcelino (2008), a terceirização na realidade brasileira é *“inseparável da exploração do trabalho, da precarização das condições de vida da classe trabalhadora”* (2008, 41-2).

Neste sentido, o regime de trabalho terceirizado põe o trabalhador em condição de profunda instabilidade, como mostra o episódio em que a Rolemar, empresa de autopeças, rescindiu o contrato com a Dia Entregue, uma das empresas de motoboys visitada neste estudo. Tanto a observação direta junto do grupo de motoboys que se reunia no início da manhã na calçada da empresa, quanto o breve testemunho que consegui obter de um motoboys que sobreviveu às demissões que sucederam à rescisão do contrato, apontam para o amplo processo de precarização que atingiu estes trabalhadores.

A empresa contratante do serviço, não guardando nenhuma responsabilidade sob o destino destes trabalhadores terceirizados, atribui à empresa contratada a missão de executar o corte. O empresário D, então, demite a maioria dos motoboys, que até aquele momento desfrutavam uma ilusão de estabilidade, que durou 4 anos em melhores níveis salariais. Nos serviços avulsos, em piores condições, incorpora os motoboys que não foram imediatamente demitidos. Deste modo, trata-se de um processo de precarização do trabalho que comporta diferentes níveis de degradação.

Dado a eficácia e legitimidade assumida pelo processo de terceirização, uma parcela pouco expressiva dos motoboys de Campinas são funcionários registrados diretamente pela empresa-mãe. A realidade que está se apresentando mais convencional é aquela em que o motoqueiro está contrato por uma empresa terceirizada, podendo estar registrado ou informal (sem registro em carteira).

Do total de motoqueiros que trabalham para essas terceirizadas, a maior parte é mantido em um regime de contrato com uma empresa/cliente que compra o serviço de motoboys de forma mediada. Uma outra pequena parcela destes motoqueiros é mantida no regime de trabalho avulso, ou seja, sem contrato fixo com nenhuma empresa/cliente. Dentre estes avulsos, é bastante comum estarem sem registro em carteira, já que se constituem um grupo de funcionários flutuantes da empresa, cujos destinos devem acompanhar as variações da demanda.

Entre os funcionários dessas empresas terceirizadas, os motoboys que conseguem uma condição de trabalho melhor, recebem um valor fixo em torno de R\$650,00 (teto da categoria) mais uma comissão, calculada como uma porcentagem sobre a entrega. Mas, ainda que contratados com registro em carteira, muitos recebem apenas o fixo, ou apenas a comissão. Além destes valores, em alguns casos, há o pagamento médio de combustível e aluguel sobre a moto, que normalmente é um pré-requisito para a contratação do motoboy ⁸.

Foi possível constatar também por meio do trabalho de campo, que dentro do chamado processo de terceirização, há situações em que de fato observa-se o nascimento de um novo negócio, como subcontratação organizada em modelo empresarial, e outras em que o trabalhador é coagido, por exemplo, a se arriscar a sobreviver no regime de Pessoa Jurídica, definido por Marcelino (2008) como:

“empreendimentos sem empregados, que passaram a realizar atividades que eram desenvolvidas por trabalhadores assalariados formais. (...) Embora seja constituída por um trabalhador apenas, há uma empresa interposta (a dele) que faz diminuir sensivelmente os custos com a força de trabalho (a sua própria) e a carga tributária que recai sobre as contratantes” (p. 48)

A trajetória de trabalho de um motoboy ouvido pela pesquisa, que hoje encontra-se diretamente contratado pela empresa do ramo do comércio de rolamentos da qual é funcionário, elucida bem os possíveis conflitos que podem ocorrer em torno do contrato de trabalho, mediante do entendimento do trabalhador do processo de precarização a que fica submetido em regime de Pessoa Jurídica. Nos primeiros anos de atividade na empresa, este motoqueiro estava sendo influenciado a trabalhar sob o regime de Pessoa Jurídica, dando nota fiscal a seu patrão. Entretanto, foi só com o passar do tempo, depois de uma série de

⁸ Ou seja, as empresas terceirizadas de transporte rápido não compram apenas a força de trabalho dos motoboys, “compram”, via de regra, seu principal meio de produção ao mesmo tempo em que contratam o trabalhador.

atritos por conta de sua insatisfação com aquelas condições de trabalho, que a empresa resolveu lhe registrar, muito provavelmente, não por uma mudança de consciência, mas como uma resposta preventiva contra possíveis custos trabalhistas.

Assim, o trabalho de campo junto aos motoboys vem permitindo um entendimento concreto de como está se operando essa redução de custos do trabalho por meio das diferentes formas de terceirização. Contudo, embora, de acordo com Marcelino (2008), o trabalho autônomo não possa ser caracterizado como terceirizados, se constitui numa outra forma de intensa precarização do trabalho, pelo assalariamento disfarçado, conforme aponta a análise da trajetória de trabalho de outro depoente do estudo.

O depoimento do motoqueiro mais velho (68 anos) entrevistado pela pesquisa, atualmente aposentado da profissão de moto-cobrador – entendida como uma atividade precursora dos motoboys, sobretudo, na figura do “mensageiro” de entidades assistenciais – permite que se observe a vulnerabilidade a que este trabalhador fica exposto nestas condições de (não) contratação.

Adilson foi, durante 12 anos, funcionário do Plano de Saúde Micromed, do Hospital e Maternidade Albert Sabin, desde que a Intermedic, pela qual era contratado anteriormente, vendeu a empresa. Nesta conjuntura, os novos proprietários daquele capital, na figura do médico Orestes Mazzariol, condicionou a permanência deste trabalhador na atividade de cobrança, à sua aceitação de um regime de trabalho que incluía não só a ausência de registro, como o pagamento comissionado, sem nenhuma renda fixa ou custeamento, conforme denuncia o trecho do depoimento abaixo:

“Pra eles também era bom, porque se você não está registrado você tem menos, [direitos trabalhista], não tem nada de direito trabalhista, isso é um *free lance*. Nunca tive férias. Quando eles faziam no fim do ano, eu trabalhei 12 anos lá! Quando eles faziam fim de ano, eles davam champagnhe pra todo mundo, pra todos. Eu entrava lá, eu via champagnhe pra todo mundo, pra mim na tinha nem guaraná, nada, nem guaraná... Eu sou um cara íntegro, só que eu achava que isso aí não estava certo! Injustiça. Eu, como motoqueiro, trabalhando pra eles, fazendo [cobrança] em todo horário, [porque] se tinha que cobrar à noite eu ia à noite! (...) E eles não tinham obrigação nenhuma comigo!” (sr. Adilson, 2010)

O desfecho desta história é bastante elucidativo do processo de precarização que atingiu os trabalhadores da década de 1990, justamente a década em que o então presidente da empresa/hospital atribui a seu filho, Orestes Mazzariol Júnior, as incumbências

administrativas. Depois de um série de desequilíbrios financeiros e acusações de crimes trabalhistas, como a apropriação indébita previdenciária durante os anos de 1994 a 1998, a empresa passa a atrasar os pagamentos dos funcionários, deixando o sr. Adilson numa situação muito difícil, como mostra o trecho abaixo:

“E o mais revoltante de tudo é que quando (...) eles começaram também a patinar e, por má administração, eu vi que a coisa ia degringolar, eu tentei conversar várias, um montão de vezes, incontáveis vezes com o presidente que seria então o Dr. Orestes. Um dia eu o encontrei (...) numa lanchonete pertinho do trabalho, e falei: “Dr. Orestes, eu quero conversar com o senhor, porque se a gente conversar, a gente não se entende?! A gente se entende. (...) Será que o senhor pode me receber na sua sala?”. “Oh, Adilson! Pode falar com minha secretária”. Eu fiquei mais uns 15 dias falando com a secretária. Daí eu falei assim, cansei! Coloquei meu advogado no pedaço.(...) Eles deixaram de me pagar, R\$ 5000,00 de comissão, porque eles só me pagavam comissão, e eles me roubaram R\$ 5000,00, que até agora a Justiça não me deu também. Então, só que tem uma coisa, daí eu reclamei tudo que tinha direito! Eu não ia reclamar, eu ia deixar barato. (...) Mas, [o que definiu pra eu entrar na Justiça] foi a minha 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!” (sr. Adilson, 2010)

Deste modo, podemos observar que as disputas no interior da esfera contratual do trabalho, tem se apresentado também um terreno da luta de classes. A análise da experiência concreta destes trabalhadores sob duas rodas, mostra que a terceirização é um elemento fundamental no processo de precarização, mas não é o único problema com o qual se deparam esses trabalhadores. Assim, de acordo com Marcelino (2008):

“caracterizar uma pessoa dona e única trabalhadora de sua empresa (PJ) como terceirizada e um autônomo como não terceirizado é quase uma questão puramente formal – o que faz bastante diferença nas conseqüências legais, mas pouca no que se refere às condições de trabalho.” (2008, 53)

Assim, as análises que vem sendo feitas acerca de algumas formas do processo de precarização do trabalho entre os motoboys de Campinas, levam à conclusão de que esses arranjos de emprego flexíveis de modo algum parecem positivos do ponto de vista da classe trabalhadora, muito embora não tenham acarretado, ainda neste município, uma mobilização

coletiva de motoboys em oposição a este cenário de adversidades⁹. Ao contrário, o uso dessas formas de trabalho e de produção pequeno-capitalista, somado a outras particularidades da formação social de Campinas que ainda estão sendo investigadas, vem contribuindo para a transformação objetiva da luta de classes, no sentido do solapamento da organização dos trabalhadores.

Referências Bibliográficas

- BAENINGER, Rosana. (2000). **Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista**. Campinas: NEPO/UNICAMP
- GODOI, Stela C. (2007). **A roça e o aço: as experiências e as resistências operárias no Brasil Moderno (1954 a 1964)**. (Dissertação de Mestrado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP.
- GONÇALVES, José R. (2002). **Espaço, tempo e memória. Reconstituindo a trajetória das vilas populares em Campinas: o exemplo da Vila Castelo Branco**. (Dissertação de Mestrado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP.
- HARVEY, David. (1989) **Condição pós-moderna**. São Paulo: São Paulo: Loyola.
- MARCELINO, Paula R. (2008). **Terceirização e ação sindical: a singularidade da reestruturação do capital no Brasil**. (Tese de doutorado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP.
- MARX, Karl. (1984) **O Capital: crítica de economia política**. Vol. I, Livro Primeiro, 2 ed., São Paulo: Nova Cultural (Os economistas).
- MARX, Karl (1985) **O Capital: crítica de economia política**. Vol. II, Livro Segundo, São Paulo: Abril Cultural (Os economistas).
- RIBEIRO, Darcy (1995). **O povo brasileiro: evolução e sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras.

⁹ Até o presente momento do desenvolvimento da pesquisa, foi encontrado apenas um caso em que a implementação dessas formas de emprego precário motivou uma ação coletiva dos trabalhadores. Os motoboys do Restaurante Rosário de Campinas, na ocasião em que a empresa estava implantando a terceirização das entregas na década de 1990, fizeram uma paralisação em um domingo de grande movimento no estabelecimento, se negando a trabalhar naquele dia. Tal atitude, contudo, foi reprimida com a demissão de todos os motoboys que aderiram à paralisação, na segunda-feira seguinte. A investigação acerca das artimanhas da legalidade de tais demissões, bem como a coleta do depoimento dos motoqueiros que pararam naquele dia, ainda são tarefas em andamento neste estudo.