



“Histórias do Trabalho no Sul Global”

“Historias del Trabajo en el Sur Global”

“Labour Histories from the Global South”

I Seminário Internacional de História do Trabalho

V Jornada Nacional de História do Trabalho

Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis

25-28 de Outubro de 2010

A EXPERIÊNCIA MOTOBOY NO ITINERÁRIO DA PRECARIZAÇÃO

Stela Cristina de Godoi – IFCH/Unicamp

(stela_godoi@yahoo.com.br)

Introdução

Este artigo é parte de um estudo que vem sendo realizado acerca da experiência dos motoboys do município de Campinas a partir dos procedimentos metodológicos da história oral¹. O estudo procura compreender o processo de *fazer-se* do grupo profissional dos motoboys enquanto classe, no interior de uma totalidade complexa de relações sociais e legados históricos. Através da análise das trajetórias familiares busca-se apreender as situações determinadas em que estes homens nascem ou nas quais entram involuntariamente. As trajetórias ocupacionais e suas experiências recentes na atividade de motoboy, por sua vez, permitem a compreensão das relações de produção vividas por estes sujeitos, desvendando as engrenagens do processo de exploração/dominação, sem perder de vista as formas de reação elaboradas pelos próprios trabalhadores diante destas condições materiais de existência².

¹ Com vistas a preservar os depoentes deste estudo de uma exposição pública não autorizada, os nomes dos entrevistados foram alterados.

² Por sua vez, as análises sobre a consciência de classe, e por tanto, sobre as respostas elaboradas por esses trabalhadores, em seu processo de *fazer-se* como classe, objetivo geral da tese em construção, não serão desenvolvidas neste momento de exposição da pesquisa.

Então, de um lado esta pesquisa em andamento é parte de um projeto intelectual diretamente influenciado pela leitura do materialismo histórico empreendida por E. P. Thompson e, de outro, se constitui em uma tentativa de alargar o conceito de *experiência*, pautada na disposição de apreender o fenômeno social estudado em suas múltiplas determinações. Ou seja, *nas análises sobre as experiências dos motoboys de Campinas, as categorias classe e sexo/gênero serão empregadas para pensar as relações sociais de classe e as relações sociais de sexo em termos de “coextensividade”. Deste modo, permitirão uma aproximação maior do conhecimento científico produzido, com a totalidade do mundo social que circunscreve estes trabalhadores.*

Portanto, *as análises das fontes empíricas que serão apresentadas neste artigo se dedicam, sobretudo, a desvendar algumas especificidades da exploração/dominação dos motoboys no contexto de imperativo da velocidade, chamando a atenção para o fato de que se constituem num grupo profissional predominantemente masculino, para o qual o valor da virilidade se apresenta como um importante componente das relações sociais de produção vivenciadas por esses sujeitos.*

Deste modo, a construção de um conhecimento histórico-concreto sobre o grupo profissional dos motoboys em Campinas, exige antes uma reflexão teórico-epistemológica sobre a adequação dos conceitos de *experiência*, *classe* e *gênero* para a investigação de processos históricos, levando em consideração a existência da divisão social e sexual do trabalho.

A “reinscrição” do sujeito na história e a “sexualização” do social: E. P. Thompson e os “estudos de gênero”

No contexto em que a crítica do capitalismo se faz urgente dado o acirramento de sua lógica destrutiva, de acordo com Ellen Wood (2003), o materialismo histórico ainda oferece a melhor base sobre a qual é possível construí-la, já que o elemento crítico do marxismo está acima de tudo em sua insistência na especificidade histórica do capitalismo, tanto no que diz respeito à especificidade de sua lógica sistêmica quanto à sua historicidade.

Neste aspecto, a formulação do materialismo histórico desenvolvida pelo historiador inglês E. P. Thompson é bastante interessante, pois propõe que para apreender a difícil dialética entre a lógica sistêmica do capital e a historicidade das formações sociais é

necessário fazer não só uma crítica contínua às formulações teóricas existentes, como também é fundamental recorrer à investigação empírica. De acordo com este autor:

“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).

Então, a despeito da “domesticação” do pensamento de E. P. Thompson por parte de leituras pós-modernas, a redução forçada da obra de um autor que compartilha um referencial marxista assumido, não pode continuar operando por muito tempo, na medida em que a leitura dos textos de Thompson é suficiente para, ao menos, contestar tal redução (Mattos, 2007). Uma reflexão mais detida sobre a forma como Thompson conceitua *experiência* e *classe*, deve buscar transpor as hostilidades a qualquer noção de totalidade, sistema, estrutura ou processos, muito em voga hoje no terreno da “pós-modernidade” (Wood, 1999). Por sua vez, tal reflexão sobre o potencial analítico destes conceitos deve levar em consideração o contexto em que essas acepções foram desenvolvidas por Thompson (1981), em um debate crítico com o estruturalismo althusseriano.

De acordo com Wood (2003), o marxismo como extensão da ideologia capitalista sempre existiu paralelamente ao materialismo histórico como teoria crítica, mas foi somente com o advento das ortodoxias stalinistas que a versão crítica sofreu a ameaça de eclipse. Embora a tradição crítica tenha continuado a se desenvolver a sombra do stalinismo, o marxismo de Louis Althusser, entrou no debate sem romper com essa estrutura mecanicista de pensamento, estabelecendo um rígido dualismo entre teoria e história.

Entretanto, mesmo com o desmoronamento parcial do edifício teórico do althusserianismo, os debates travados nas décadas de 1960 e 1970 estavam profundamente marcados pelas distorções provocadas pelo uso abusivo da metáfora dualista, base/superestrutura. Neste contexto foram oferecidas aos marxistas:

“as escolhas entre estrutura e história, entre determinismo absoluto e contingência irreduzível, entre teoria e empirismo puros (...) O resultado foi uma estrutura completamente distorcida de debate que ameaça excluir o próprio Marx do alcance da possibilidade teórica, (...) e também (...) Edward Thompson, (...), ao forçá-lo em uma das categorias existentes.” (Wood, 2003, p. 53)

Thompson, na distinção que estabelece entre modo de produção e formação social, resume a abordagem de Marx buscando se posicionar diante das distorções do debate, a ele contemporâneo, sobre a questão da determinação (Wood, 2003). Para Marx, segundo Thompson (1981), determinação e autonomia são as duas formas de dizer a mesma coisa. Ou seja, Thompson argumenta que a “intuição profunda” do materialismo histórico, tal como foi entendido por Marx, não é o fato de serem as sociedades capitalistas apenas “*capital na totalidade de suas relações*”, mas, ao contrário, “*que a lógica do processo capitalista encontrou expressão em todas as atividades de uma sociedade e exerceu uma pressão determinante sobre o seu desenvolvimento e forma*” (Wood, 2003).

Deste modo, onde os críticos de Thompson vêem 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”.*” (2003, p. 75). Assim, ao criticar o estruturalismo althusseriano, Thompson (1981) propõe a inclusão de um termo ausente no sistema conceptual anterior: a “experiência humana”:

“Se fosse possível propor uma correspondência – e, em parte demonstrá-la – entre um modo de produção e um processo histórico, como, e de que maneira, isso se faria? É uma pergunta importante: porque uma das respostas será, simplesmente, deixar de lado o problema, sem solução. (...) O que descobrimos (...) está num termo que falta: “experiência humana”. É esse, exatamente, o termo que Althusser e seus seguidores desejam expulsar, sob injúrias, do clube do pensamento, com o nome de “empirismo”” (Thompson, 1981, p. 182).

Para este autor, a inclusão deste termo ausente não significa que tenha encontrado uma “Teoria melhor”, mas que tenha avançado no sentido de um entendimento comum de todo o processo histórico, explorando os conceitos de “classe” e “determinação”, pelos quais, através da “experiência”, “*a estrutura é transmutada em processo, e o sujeito é reinserido na história.*” (Thompson, 1981, p. 188).

Seu projeto histórico pressupõe que as relações de produção distribuam as pessoas em situações de classe. Seu conceito de classe como *relação* e *processo* enfatiza que relações objetivas com os meios de produção são significativas porque estabelecem antagonismos e

geram conflitos e lutas, mesmo quando não se expressam como consciência de classe ou em formações claramente visíveis. As formações de classe e a descoberta da consciência de classe se desenvolvem a partir do processo de luta, à medida que as pessoas “vivem” e “trabalham” suas situações de classe. É nesse sentido que a luta de classe precede a classe (Wood, 2003).

Contudo, é preciso “reinsserir” o sujeito numa versão da história que comporte não só os antagonismos de classe, mas também os antagonismos entre os sexos. Neste sentido, a feminista inglesa Joan Scott (1990), que definiu o gênero como uma categoria histórica essencialmente relacional, em sua reflexão acerca dos diferentes do uso do termo “experiência” reconhece a importância da empreitada de Thompson, porém com ressalvas:

“(…) E. P. Thompson propôs-se a desvencilhar o conceito de “classe” das categorias cristalizadas do estruturalismo marxista.(…) E, mesmo assim, no uso que faz do termo, a experiência, por ser em última instância moldada pelas relações de produção, é um fenômeno unificador que elimina outros tipos de diversidade” (Scott, 1999, p. 34).

Para Scott (1999), o aspecto unificador da “experiência” exclui áreas inteiras da atividade humana, já que “*quando a classe se torna uma identidade mais importante, outras posições de sujeito são ignoradas, como as de gênero, por exemplo.*” (Scott, 1999, 35). Assim, a autora conclui que a formulação teórica de Thompson, que a princípio estava voltada para historicizar a categoria classe, “*acaba por essencializá-la*”.

Assim, essa crítica “anti-essencialista” à Thompson parece um pouco deslocada quando se considera que o principal desafio atendido pelas pesquisas deste historiador foi justamente dar conta de compreender a natureza “totalizante” do capitalismo, historicizando ao mesmo tempo os processos analisados. Ou seja, o fato de Thompson atribuir um papel central às relações de produção na estruturação da experiência, não se coloca como uma “escolha epistemológica” do autor, mas sim como um resultado da sua análise sobre o contexto histórico em que as relações sociais capitalistas, de fato, se expandiram por todas as atividades da sociedade.

Mediante esse debate com Thompson, é possível de fato especular que o raciocínio “anti-essencialista” de Scott parta de uma perspectiva afim às premissas pós-modernas, no que toca a uma maior ênfase nas “identidades particulares” do que na busca por uma lógica sistêmica na sociedade, tal como se ocupava o E. P. Thompson acadêmico e militante de

esquerda. Contudo, a crítica de Scott (1999), apesar de partir de uma outra proposição teórico-política, acertadamente alerta para a necessidade de que, além de criticar o primado do econômico na análise das relações sociais de exploração/dominação, é preciso considerar outras “posições de sujeito”.

Deste modo, Scott (1999) afirma que o conceito de experiência precisa ser “historicizado”. Entretanto, na perspectiva que se está perseguindo neste estudo, o desafio analítico proposto não é apenas o de “reinsserir” o sujeito na história, como proposto por E. P. Thompson, ou de historicizar os conceitos para apreender outras “posições de sujeito”, como defendido por J. W. Scott. É preciso, mais que isso, encontrar uma forma de trabalhar de modo simultâneo com as relações sociais de classe e de gênero.

Neste sentido, as reflexões de Hirata (2002), em co-autoria com Danièle Kergoat ³, sobre a divisão sexual do trabalho serão fundamentais para a análise da experiência dos trabalhadores motoboy a serem desenvolvidas neste artigo. Para essas autoras, a divisão social do trabalho (relações de classe) e a divisão sexual do trabalho (relações de sexo) não devem ser pensadas de forma hierarquizadas, mas “coextensivas”, já que 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.

Por sua vez, a ênfase na historicidade das instituições humanas que permitiu, por exemplo, a compreensão da família como fenômeno social em que a divisão social do trabalho é também uma divisão sexual entre funções femininas e masculinas, é um legado do marxismo. Neste sentido, a contribuição de Engels, em *A origem da família, da propriedade e do Estado* foi importante para mostrar que o lugar social das mulheres não era expressão de uma “natureza feminina” inata (Araújo, 2000, p. 66).

Mas, apesar de ser inegável a influência marxista nas formulações feministas, sobretudo no que diz respeito à historicidade da relação entre os sexos, foram as feministas da esquerda européia, como Juliet Mitchell, jovem intelectual inglesa do grupo da *New Left Review*, que avançaram nas décadas de 1960/70 no entendimento da condição social da mulher, no interior da divisão social e sexual do trabalho. Contudo, para além da “questão da mulher”, as teorias feministas, em diálogo com o marxismo e a psicanálise, parecem ter uma

³ As análises a respeito da divisão social e sexual do trabalho, empregadas neste estudo sobre a experiência motoboy, foram sistematizadas por Helena Hirata e Daniele Kergoat em um seminário interdisciplinar de psicologia do trabalho realizado na segunda metade da década de 1980. As reflexões feitas pelas autoras nessa ocasião foram publicadas no livro de Helena Hirata (2002), *“Nova divisão sexual do trabalho? Um olhar voltado para a empresa e a sociedade”*.

contribuição importante para o entendimento das diferenças sexuais e seus componentes psíquicos e sociais que interessam também ao estudo do “masculino”.

Conforme mostra a reflexão feita por Moraes (2000), a expressão "relações de gênero", tal como vem sendo utilizada no campo das ciências sociais, designa, primordialmente, uma perspectiva culturalista em que as categorias diferenciais de sexo não implicam no simples reconhecimento de uma *essência masculina* ou *feminina*, de caráter abstrato e universal, mas, diferentemente, apontam para uma ordem social e cultural como modeladora de mulheres e homens. Assim, a despeito de certas convergências entre os “estudos de gênero” e o pós-modernismo anti-marxista, a categoria gênero se presta, de acordo com Moraes (2000), tanto ao uso das feministas marxistas como a de qualquer pesquisador interessado nas consequências sociais da assimetria sexual.

Assim, tendo-se em vista o objetivo de compreender a experiência de exploração/dominação dos motoboys no município de Campinas no atual contexto do imperativo da velocidade, o emprego destas categorias de análise aqui discutidas (experiência, classe e sexo/gênero) se fará, pois, no sentido de compreender as relações sociais de trabalho vivenciadas pelos motoboys, enquanto “sujeitos sexuados”.

Os resultados da pesquisa empírica que serão analisados adiante buscarão demonstrar, pois, que o discurso sexista empregado pelos seus patrões, se constitui numa forma particular de gestão do trabalho dos motoboys sustentada pela natureza consentida do discurso hegemônico da masculinidade. Antes, no entanto, de se voltar à análise da subjetividade efetiva dos motoboys, a próxima parte deste texto se ocupará primeiramente de delinear alguns traços que definem as condições objetivas de exploração da força de trabalho dos motoboys em Campinas.

A indústria de transportes rápidos em marcha forçada.

Os primeiros eixos de transporte, ligando Campinas à capital e à zona portuária do estado, são fundamentais para se entender o papel desta indústria para o desenvolvimento capitalista no Brasil. Contudo, na esteira deste processo, o lugar de destaque que o município foi adquirindo no interior paulista da segunda metade do século XX se deve também à interiorização do desenvolvimento industrial de São Paulo, intensificado a partir da década de 1970, após a acelerada industrialização das duas décadas anteriores. Deste modo, o processo de interiorização do desenvolvimento industrial do estado de São Paulo, e a conseqüente

reorganização da rede de circulação de mercadorias e pessoas no espaço, contribuíram para o crescimento do ramo das entregas rápidas, que tornou os motoboys um dos personagens centrais na atual logística da acumulação.

Assim, se as linhas férreas foram fundamentais para a valorização do valor na produção de açúcar e café, 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 Região Metropolitana de Campinas (RMC). Ademais, além de viabilizar um tempo e custo de circulação menores para as indústrias da região, os cerca de quatro 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 neste “ramo autônomo da produção”⁴ (Marx, 1985). Portanto, para compreender a funcionalidade da exploração da força de trabalho dos motoboys na atual dinâmica do capital é preciso, antes, analisar este setor de transportes à luz do conceito de “tempo de giro do capital”.

O desenvolvimento da produção capitalista, num primeiro momento, aparece como um simples meio de produzir mercadorias, 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 (Marx, 1984). 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, forma o conceito de “tempo de giro do capital” que é de extrema importância para o processo de acumulação. Neste sentido, Harvey (1989) alerta para que não percamos de vista que “*o capitalismo (...) tem sido caracterizado, (...), por contínuos esforços de redução dos tempos de giro, acelerando assim processos sociais*” (1989, p. 209-10). Portanto, tanto é importante para as indústrias localizadas na RMC, atendida pelos serviços de entregas rápidas prestado pelos

⁴ Embora possa ser considerado um ramo da produção do capital, a fórmula geral na indústria dos transportes guarda uma importante especificidade. A fórmula do ciclo global nesta indústria 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, 1985). 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, 1985)

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, para ampliar a taxa de lucro dos capitalistas individuais neste setor.

Com as crises econômico-político-sociais das décadas de 1970/80 instauradas num primeiro momento no núcleo das economias capitalistas 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 trabalho, avassaladores para a organização dos trabalhadores.

Assim, como resultado deste contexto de crise e reestruturação produtiva do capital, o conjunto complexo de transformações na estrutura de mercado abriu, contraditoriamente, a oportunidade para formação de “pequenos negócios”, em meio a um cenário econômico dominado por grandes corporações. Essa oportunidade de novos negócios se abre na medida em que a reestruturação produtiva ocorre imbricada ao processo de terceirização da força de trabalho. A terceirização deve ser entendida, portanto, como o principal instrumento do processo de subcontratação organizada. Trata-se, de acordo com Marcelino (2008), 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, p. 41).

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, acerca do ambiente e das motivações para a abertura da empresa, bem como sobre seus principais clientes, mostram que este ramo da indústria de transporte nasce imbricado ao princípio produtivo do *just in time*, definido por Antunes (2000), como *“o melhor aproveitamento possível do tempo de produção”* (2000, p.54).

O relato do proprietário da empresa de transportes rápidos *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, discorre sobre a divulgação do serviço de moto-entrega nas últimas décadas, apontando para as determinações da aceleração do tempo e da redução dos custos:

“Comércio particular, residencial, ou até varejista (...) é muito pouco. A maior parte é industrial. (...) 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. (...) [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)

A partir do trecho do depoimento acima, 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. O relato do Empresário E, proprietário/sócio da *Dia Entregue*, aberta há mais ou menos 5 anos, contanto com mais de 100 motoboys, aponta para uma das principais conseqüências deste processo de terceirização no que diz respeito ao baixo valor atribuído ao trabalho dos motoboys:

“Hoje está ficando muito cômodo o tal do *delivery*. (...) [E], no caso da 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” (empresário E, 2010).

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

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 não. Do total de motoqueiros que trabalham para essas terceirizadas, a maior parte trabalha diretamente para uma empresa/cliente, que compra o serviço dos motoboys de forma mediada por um contrato entre essas duas empresas. Uma outra pequena parcela destes motoqueiros terceirizados 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 em um grupo de funcionários flutuantes da empresa, cujos destinos devem acompanhar as variações da demanda. Ou seja, dentro das próprias empresas terceirizadas, que já se definem como uma forma de precarização das relações de emprego, há contratações bastante desregulamentadas de trabalho.

Entre os funcionários dessas empresas de subcontratação, a maior parte dos motoboys recebe uma renda equivalente a um valor fixo em torno de R\$650,00 (teto do salário da categoria) mais uma comissão, calculada como uma porcentagem sobre a entrega (que pode variar de 10 a 30%). 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, cuja propriedade normalmente é um pré-requisito para a contratação do motoboy⁵.

Deste modo, as condições objetivas de trabalho dos motoboys, observadas por meio do trabalho de campo da pesquisa, estão de acordo com a afirmação de Marcelino (2008) de que a terceirização na realidade brasileira é “*inseparável da exploração do trabalho, da precarização das condições de vida da classe trabalhadora*” (2008, p. 41-2). Contudo, vem sendo possível constatar ainda que existem outros itinerários possíveis da precarização nas trajetórias de vida dos motoboys. O trabalho autônomo tem se apresentado como uma outra forma de assalariamento disfarçado, que aponta para uma tendência importante do atual padrão de acumulação, seja ela, a dinâmica de recriar sistemas mais antigos de trabalho, não como apêndices do sistema produtivo, mas como peças centrais.

Marx (1978), na análise que faz sobre as categorias de trabalho *produtivo* e *improdutivo*, olhando o capitalismo do século XIX, se refere à forma de trabalho autônomo, pensando-a como parte de um processo em que a forma do trabalho assalariado se absolutiza. De acordo com autor: “*Em correspondência com o modo de produção dominante, (...), as relações que ainda não subsumiram realmente àquele, se lhe subsumem idealmente*” (1978, p. 74). Deste modo, Marx afirma que o trabalhador autônomo é, ao mesmo tempo, seu próprio assalariado e capitalista de si mesmo.

Assim, embora, a existência de formas atípicas de inserção dos trabalhadores seja uma característica do modo de produção capitalista, no contexto atual, essa dinâmica de recriação

⁵ 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.

de sistemas mais antigos de trabalho, assume lugar central dentro do atual processo de reprodução do capital (Vasapolo, 2006). De acordo com Marcelino (2008), apesar do trabalho autônomo não poder ser caracterizado como terceirizado, está questão é meramente formal, já que,

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

Neste sentido, é importante compreender que a terceirização é um elemento fundamental no processo de precarização, mas não é o único problema com o qual se deparam esses trabalhadores. Neste aspecto, de modo geral, o amplo processo de precarização das relações de trabalho abriu a possibilidade de uma imensa barganha a favor da classe patronal, reduzindo drasticamente seus custos com a força de trabalho.

Levando em consideração esta funcionalidade da exploração/dominação da força de trabalho dos motoboys nas atuais condições da acumulação que se buscou explorar aqui, o problema que se coloca, no que toca ao conhecimento do *processo* histórico, é apreender como essa experiência de exploração/dominação vem se expressando concretamente na vida destes “sujeitos sexuados”, buscando, nos termos de E. P. Thompson (1981), “*passar dos circuitos do capital para o capitalismo*” (1981, p.181).

Correr é poder: a experiência motoboy nas trincheiras da cidade.

Os resultados até agora obtidos com a pesquisa empírica junto aos motoboys de Campinas, apontam para o fato de que a precariedade deve ser entendida como um processo e, não como uma invenção pós-fordista, já que boa parte destes trabalhadores descende de famílias que viveram de perto fenômenos de antiga data nos países da América Latina, como empregos com baixas remunerações, empregos informais, ocupações temporárias e pobreza urbana (Cortés, 2000; Alvez & Tavares, 2006).

Os depoimentos destes motoboys têm revelado, portanto, que a trajetória ocupacional destes trabalhadores apresenta alguns traços em comum. Trata-se de modo geral de trajetórias que flutuam entre a informalidade e o trabalho formal. Alguns são ex-operários industriais (metalúrgicos de modo geral) que se viram na condição de desempregados na década de 1990, por conta da crise do capital e da reestruturação produtiva. Outros descendem de famílias de

camelôs e pequenos comerciantes. Dentre estes, é mais comum terem sido vigilantes patrimoniais e garçons do que operários industriais, antes de tornarem-se motoboys. Há também entre os mais jovens uma trajetória de relativa continuidade entre um passado recente de “office-boy”, ou “guardinha”, à ocupação de motoboy.

Parte significativa destes trabalhadores sob duas rodas, que circulam hoje pela cidade, vivenciam condições muito adversas para sua saúde física e mental. Sofrem preconceito e sentem o peso do estigma de “loucos e bandidos”, tanto por parte da sociedade de modo geral, quanto por parte da polícia, que criminaliza os motoboys. Até o presente momento de realização da pesquisa de campo, foram inúmeros os relatos que narram episódio de intimidação moral por parte da polícia, de constrangimento na circulação em espaços públicos. Assim, o paradoxo é que ao mesmo tempo em que os motoboys se constituem num grupo profissional indissociável da sociedade capitalista contemporânea, por conta do imperativo da redução do “tempo de giro do capital”, as experiências destes sujeitos na vivência dos espaços da cidade estão perpassadas pela discriminação social. De acordo com um depoente:

“Em vários ambientes que você vai, tem discriminação contra o motoboys... Tem prédios que você não pode ir pelo elevador social, tem que esperar (...) e subir pelo elevador de serviço, e olha, ele demora, pára, pára. [Tudo isso] porque tem pessoas que discrimina mesmo, na cara dura, te vê com uma mochilona nas costas, jaquetona meio suja, porque tem muita poluição. Então você termina o dia desgastado. E, a maioria dos motoboys tem uma carga horária de 15 a 16 horas por dia, porque a gente sempre trabalha em outro serviço” (Paulo, motoboy, 2009).

O sentimento de irritação e cansaço, em partes por conta do freqüente risco que correm, ao terem que disputar as ruas da cidade com os carros, ônibus, peruas, caminhos, em condições completamente desfavoráveis ao respeito mútuo, é também um aspecto evidente da experiência motoboy, conforme mostra o trecho do depoimento abaixo:

“É muito stress, muito carro; nossa é cansativo! Com tempo você vai ficando estressado, com o corpo cansado (...) e acaba ficando irritado até com as pessoas (...) [Mas] eles mostram [de um jeito] que parece que motoqueiro é só 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!” (César, motoboy, 2010).

Percorrendo a cidade experimentam a quase completa perda de autonomia sobre o tempo. Neste sentido, suscitado a falar sobre sua rotina de trabalho no trânsito da cidade, um dos motoboys entrevistado nos poros do seu trabalho, ou seja, nos pequenos intervalos em que aguardava um novo chamado para fazer entrega, ressalta o desgaste causado por esse ritmo vertiginoso da cidade:

“É um pouco corrido, porque há uma cobrança. Não só da parte do empregador, mas também do cliente dele, e, então ele tem que fazer essa cobrança em cima de nós, então vêm aquela coisa de falar: “Esse motoqueiro é louco!”, mas a realidade é que temos a necessidade de ter essa habilidade no trânsito, de correr, porque está havendo uma cobrança em cima da gente, (...) 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!” (Paulo, motoboy, 2009).

A sensação de aceleração do tempo, por conta das jornadas de trabalho estendidas e da intensificação do ritmo de produção, atinge o trabalhador de uma dupla maneira, primeiro, na esfera do trabalho, enquanto engrenagens desta nova logística da acumulação e, depois, enquanto ser social precarizado, cuja ordenação da vida segue o mesmo ritmo imposto pelo trabalho. Pouco antes de ser interrompido por mais um chamado, o mesmo entrevistado completa seu raciocínio sobre essa questão da compressão do tempo:

(...) hoje em dia, infelizmente, (...) todo mundo tem pressa, porque o tempo, hoje me dia, nada mais é que dinheiro, está entendendo?! Ainda mais agora nessa época da crise, o pessoal está tudo na batalha, é correria em cima de correria, então todo mundo quer as coisas com pressa, com agilidade, e, a gente já se habitua em cima disso, queira ou não queira, passa a ser um hábito nosso fazer as coisas com agilidade, e correr (...).” (Paulo, motoboy, 2010).

Esse fragmento do depoimento ilustra a profundidade do impacto da reorganização da produção sobre a percepção do tempo e sua repercussão na subjetividade destes trabalhadores. Neste sentido, outro depoente afirma que mesmo quando não está pilotando a moto a trabalho,

não consegue dirigir lentamente, apontando para a centralidade do trabalho na atual forma de ser dos trabalhadores sob duas rodas.

Estes depoimentos permitem, deste modo, observar que a velocidade que a atividade do motoboy tem que alcançar no cotidiano das ruas da cidade, está diretamente relacionado com as exigências cada vez maiores de produtividade, as quais definem o mundo do trabalho após a reestruturação produtiva do capital. Assim, a “cobrança” de que são alvo os motoboys diz respeito à questão da intensificação do trabalho, no interior do atual padrão de produção que busca eliminar toda a porosidade do trabalho.

O aumento da produtividade, que é explicada pelos enfoques economicistas como uma maior eficácia dos meios de produção utilizados, por meio de mudanças introduzidas na organização do trabalho ou do emprego da ciência e tecnologia, precisa ser entendida, sobretudo, como algo relacionado à intensidade do trabalho. Contudo, a relação entre a produtividade e a intensificação do trabalho deve ser pensada não apenas em termos de crescimento da quantidade de trabalho, mas também em termos que introduzam a subjetividade, tradicionalmente relegada pela análise econômica (Hirata, 2002).

Diante dessa abordagem acerca da relação entre a produtividade do trabalho e subjetividade do trabalhador é preciso compreender não só as implicações da intensificação do trabalho sobre a constituição subjetiva dos motoboys, mas também de que modo os valores e atributos culturais compartilhados por estes indivíduos sustentam a prática. Neste sentido, a partir de um olhar que considera os “sujeitos sexuados”, a pesquisa empírica vem apontando para um outro aspecto marcante desta experiência espaço-temporal dos motoboys, a associação da velocidade com uma sensação de poder, conforme mostra o depoimento abaixo:

“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, moto ser pequena... Esse é o problema da moto, (...) tem um poder, é diferente, é um negócio diferente de andar de carro” (Augusto, motoboy, 2010).

O relato aponta para uma forte correlação entre uma imagem de potência e a velocidade que a moto proporciona. A pesquisa vem mostrando que essa imagem de potência organiza a representação simbólica desta profissão, tal como ocorre com outros grupos, como

na construção civil ou na atividade dos caminhoneiros (Dejours, 2000; Hirata, 2002). Mas o que há em comum entre estes diferentes grupos profissionais, senão o fato de serem coletivos de trabalhadores majoritariamente masculinos? A resposta a que se pode chegar é a de que a imagem de potência associada à moto e a velocidade parece estar diretamente relacionada ao fato de serem homens. Essa exaltação da “virilidade” da profissão está relacionada com o enfrentamento do medo, diante de uma situação reconhecidamente perigosa. Neste aspecto, o discurso viril é uma defesa. Para Dejours (2000):

“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.” (p. 82-85)

Ou seja, nos termos propostos por Dejours, é possível entender essa representação simbólica da profissão de motoboy como uma “ideologia defensiva”⁶ 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 desejo:

“Você trabalhando de motoboy seu reflexo tem que ser, vamos supor, dez vezes mais do que uma pessoas que anda de moto só quando vai pro trabalho, volta pra casa, entendeu! Trabalho de motoboy, nossa, é perigoso pra caramba! Então, não é pra qualquer um isso aí! É pra quem gosta mesmo e pra quem manja mesmo andar de moto, qualquer um entrar nisso aí é furada, furada porque vai cair, vai acontecer acidente, é complicado! 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, motoboy, 2010).

⁶ Hirata (2002), em co-autoria com D. Kergoat, entraram neste debate com Ch. 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 constatarem 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*” (2002, p. 270).

Assim, a aceitação desta imagem majoritária do masculino, como expressão de uma identidade viril, que tem se mostrado fundamental para a dinâmica da exploração/dominação destes trabalhadores sob duas rodas, acaba por ocultar as condições propriamente objetivas que definem a experiência motoboy no contexto de precarização das relações de trabalho, conforme podemos observar na continuação do mesmo depoimento:

“Tem motoboy que nem quer saber de corredor, ele quer ficar atrás do carro mesmo, sossegado, não quer saber do tempo. Mas como a gente trabalha no *delivery*, a gente tem que entregar rápido, e a gente acaba abusando mesmo. Mesmo porque a gente ganha por comissão e, então, quanto mais entrega faz mais você ganha. (...)” (Augusto, motoboy, 2010)

Conclui-se, portanto, que na medida em que esses atributos que definem a representação simbólica da profissão de motoboy são compartilhados na experiência social, decorre a aceitação, por parte dos trabalhadores, de condições de trabalho penosas e insalubres. Neste sentido, as entrevistas junto aos patrões dos motoboys e a observação direta destas relações de trabalho vêm mostrando a importância de dar visibilidade ao traço sexista deste processo de exploração/dominação.

De acordo com um dos depoentes, ex-motoboy e atualmente proprietário de uma empresa de terceirização de entregas rápidas, ele já tentou contratar mulheres para o trabalho, mas, no entanto, não dava certo porque segundo sua avaliação: “*se eu falasse com uma mulher como eu falo com os motoqueiros, elas chorariam*”. O que parece ser fundamental neste depoimento não é apenas o fato dele revelar, por meio da explicitação de um preconceito, o fundamento sexista que atravessa a divisão social do trabalho. Chama atenção especificamente, o fato de que a identidade viril autoriza uma prática administrativa fundada em um certo tipo de intimidação moral.

Portanto, é possível concluir que o processo de exploração da força de trabalho no interior do capitalismo tem se aliado a uma outra forma de dominação. Levando em consideração a definição de Weber (2002) para a dominação, como a capacidade de que um comando seja obedecido por um grupo de pessoas, o que se tem observado nesta investigação é que o apelo a este valor da virilidade, compartilhado socialmente dentro do sistema patriarcal, legitima não só as exigências sempre maiores em termos de produtividade e

abnegação, mas também permite o tratamento truculento de alguns padrões sobre o motoboys⁷.

Deste modo, partindo das definições de Scott (1990) e Hirata (2002), na análise do campo empírico aqui estudado empregou-se a expressão sexo/gênero para se referir a uma categoria de análise das relações sociais entre os sexos, que busca “desnaturalizar” essas diferenças entre homens e mulheres, concebendo essas relações sexuais de forma a incluir os valores sociais e atributos culturalmente estabelecidos para os diferentes sexos, sem perder de vista as relações sociais de produção na dinâmica da experiência humana.

Algumas considerações finais

Vive-se hoje um momento histórico que, talvez mais do que qualquer outro, expõe a face totalitária do capitalismo, tanto por sua natureza global quanto por penetrar em todos os aspectos da vida social. Sua lógica de transformação de tudo em mercadoria, sua natureza sempre renovada da acumulação satura toda a ordem social. Deste modo, para entender esse sistema “totalizante” é necessário exatamente o tipo de “conhecimento totalizante” que o materialismo histórico oferece e o pressuposto pós-modernista rejeita (Wood, 2003).

Assim, entendendo o materialismo histórico como a teoria que nos ajuda a compreender a natureza íntima do capitalismo, este estudo vem trabalhando com a idéia de que o materialismo deve ser o sustentáculo sob o qual se apóia a categoria sexo/gênero. Além disso, no plano da ação política, o materialismo histórico oferece a possibilidade de coalizões baseadas em uma compreensão mais ampla da natureza espoliadora das relações de produção capitalistas, convocando homens e mulheres para a luta, sugerindo que *“a libertação das mulheres – que inclua todas elas – é incompatível com o capitalismo.”* (Stabile, 1999, p. 157).

Portanto, nesta investigação sobre a experiência motoboy no contexto do acirramento histórico da precarização do trabalho, a temática das relações sociais assimétricas entre homens e mulheres vem sendo compreendida como uma problemática que atravessa a temática da divisão social do trabalho, na medida em que se trata de um termo genérico que remete a toda uma série de relações sociais, dentre elas a divisão do trabalho entre os sexos.

⁷ 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 a equipe da empresa *Vapt Vupt*, quando o proprietário questionou publicamente, e de forma grosseira, um de seus funcionários, sobre o porquê de estar “usando uma camiseta tão suja”.

Assim, a conceitualização da divisão sexual em termos de relação social permitiu que a análise aqui desenvolvida sobre a experiência de trabalho dos motoboys, comportasse não só as formas de exploração, mas também a dimensão da opressão/dominação. Assim, as teorias da divisão social e sexual do trabalho se constituem, de acordo com Hirata (2002), numa alternativa aos paradigmas sociológicos que não levam em conta a “sexualização” do social.

Dessa forma, a compreensão crítica da lógica sistêmica do modo de produção do capital – que decorre do exame concreto da suas atuais formas de exploração, por meio da precarização das relações de emprego e da intensificação do trabalho, a partir da experiência destes trabalhadores sob duas rodas – exige não apenas a produção de novos dados empírico sobre a realidade transformada do sistema, mas também uma crítica constantemente renovada dos instrumentos analíticos desenvolvidos para compreendê-lo (Wood, 2003).

Referências bibliográficas

- ALVEZ, Maria Ap. & TAVARES, Maria A. **“A dupla face da informalidade do trabalho: “autonomia” ou precarização”**. In: ANTUNES, Ricardo (org) Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.
- ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho. Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ARAÚJO, Clara. **“Marxismo, feminismo e o enfoque de gênero”**. In: Revista Crítica Marxista, nº 11. São Paulo: Boitempo, 2000, p. 65-70.
- CORTÉS, Fernando. **“La metamorfosis de los marginales: la polémica sobre el sector informal em América Latina”**. In: Tratado latinoamericano de sociologia del trabajo. México: Colégio de México, Facultad Latinoamericana de Ciências Sociales, Universidade Autônoma Metropolitana e Fondo de Cultura Econômica, 2000.
- DEJOURS, Christophe. **A banalização da injustiça social**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2000.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: São Paulo: Loyola, 1989.
- HIRATA, Helena. **Nova divisão sexual do trabalho? Um olhar voltado para a empresa e a sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2002.
- MARCELINO, Paula R. **Terceirização e ação sindical: a singularidade da reestruturação do capital no Brasil**. (Tese de doutorado) Universidade Estadual de Campinas. Campinas-SP, 2008.
- MARX, Karl. **O Capital: Livro I, Capítulo VI (inédito)**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1978.
- MARX, Karl. **O Capital: crítica de economia política**. Vol. I, Livro Primeiro, 2 ed., São Paulo: Nova Cultural (Os economistas), 1984.

- MARX, Karl. **O Capital**: crítica de economia política. Vol. II, Livro Segundo, São Paulo: Abril Cultural (Os economistas), 1985.
- MATTOS, Marcelo Badaró. E.P. **Thompson no Brasil**. Outubro, São Paulo, n:14, p. Junho de 2007, p. 81-110.
- MORAES, Maria L. Q. de. “**Marxismo e feminismo: afinidades e diferenças**” In: Revista Crítica Marxista, nº 11. São Paulo: Boitempo, 2000, p. 89-97.
- STABILE, Carol A. “**Pós-modernismo, feminismo e Marx: notas do abismo**”. In: WOOD, E. M.; FOSTER, J. B. (orgs). Em defesa da história. Marxismo e pós-modernismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.
- SCOTT, Joan W. “**Gênero: uma categoria útil de análise**”. In: Revista Educação e Realidade. Porto Alegre: v. 16, jul./dez, 1990, p. 55-22.
- SCOTT, Joan W. “**Experiência**” In: SILVA, Alcione L. da; LAGO, Maria C. de S.; RAMOS, Tânia R. O. (orgs.) Falas de Gênero: teorias, análises, leituras. Florianópolis: Editora Mulheres, 1999.
- THOMPSON, E. P. **Miséria da teoria ou um planetário de erros. Uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1981.
- VASAPOLLO, Luciano. “**O Trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista**”. In: ANTUNES, Ricardo (org) Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.
- WEBER, Max. **Conceitos básicos de sociologia**. São Paulo: Centauro, 2002.
- WOOD, Ellen M. “**O que é a agenda “pós-moderna”?**”. In: WOOD, E. M.; FOSTER, J. B. (orgs). Em defesa da história. Marxismo e pós-modernismo. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.
- WOOD, Ellen M. **Democracia contra capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2003.