

O TRABALHO DOS MOTOFRETISTAS NA CADÊNCIA DA REALIZAÇÃO DA MAIS-VALIA

Stela Cristina de Godoi ¹

Resumo

Cumprindo a função de assegurar o fluxo do excedente da produção capitalista, os motofretistas que costuram hoje as cidades asfíxiadas de automóveis, interligam os tempos-espacos de produção, circulação e consumo de mercadorias. A análise de seu processo de trabalho é, pois, o ponto de partida da investigação sobre a forma de ser da exploração-dominação destes trabalhadores a que se dedica este estudo². Entretanto, só por meio do entendimento da sua contribuição ao processo de formação e valorização do valor, é possível compreender a funcionalidade desta forma de transporte dentro do atual contexto social da economia capitalista. Portanto, a partir da análise de cerca de 30 entrevistas realizadas diretamente com motofretistas de Campinas, por meio dos procedimentos metodológicos da história oral, bem como daqueles relatos obtidos por outros pesquisadores em diferentes realidades do Brasil, este artigo se propõe a desenvolver uma reflexão sobre o salário e a jornada de trabalho no transporte sobre duas rodas. Os resultados da análise mostram que, de um lado, o crescimento do motofrete na última década do século XX não pode ser explicado sem considerar o próprio avanço da mais-valia relativa, como forma propriamente capitalista de acumulação. A formação de uma superpopulação relativa flutuante, promovida pelo desemprego industrial da década de 1990, aliada ao fenômeno da terceirização, se constituiu em determinação importante da consolidação desta atividade profissional. Mas, por outro lado, a exploração-dominação destes trabalhadores vem se dando, sobretudo, pelo impulso de expansão da mais-valia absoluta, por meio da extensão da jornada de trabalho e de intensificação do trabalho, pela supressão de suas porosidades. Ou seja, as jornadas justapostas, o salário por produção e a aceleração da cadência da atividade são os principais meios que vem sendo empregados para aumentar o tempo de trabalho excedente dos motoqueiros. Deste modo, este entendimento da atividade dos motofretistas aponta para o fato de que o comportamento de risco, muitas vezes assumido por esses trabalhadores na condução acelerada de suas motocicletas, só pode ser explicado pelo entendimento de que a sua pressa é a pressa da realização da mais-valia, uma vez que, só depois do capital se libertar da forma mercadoria, pela circulação e consumo, ele pode alcançar sua reprodução ampliada.

Introdução

Este artigo pretende abordar alguns resultados obtidos com a pesquisa que foi realizada junto aos motofretistas de Campinas-SP, através dos procedimentos metodológicos da história oral e do método da dialética materialista, com o objetivo de compreender a formação deste grupo profissional e sua forma específica de exploração pelo capital, levando em consideração a dimensão de classe e de gênero destas experiências.

¹ Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Unicamp. Endereço: Av. João Barcelon, 388. Sta. Gertrudes. Fone: (14)91774070. (stela.godoi@yahoo.com.br)

² Este artigo apresenta apenas alguns dos resultados que vem sendo analisados no estudo, que será apresentado em agosto/2012 como tese de doutorado, no PrPG em Sociologia (IFCH-Unicamp), sob orientação do professor Dr. Ricardo Antunes e financiamento CAPES, e encerra hoje um título provisório, “*Sobre duas rodas, traçando itinerários em marcha forçada. Um estudo da exploração-dominação dos motofretistas na trama histórica da precarização do trabalho*”.

De modo geral, pode-se afirmar que se trata de um grupo de trabalhadores majoritariamente composto por homens, proprietários de uma motocicleta, com baixa escolaridade, mas detentores de um nível de qualificação médio que lhes permite se comunicar e circular pela cidade, de modo adequado aos padrões de sociabilidade, social e culturalmente definidos.

Apesar do estudo que fundamenta esse artigo ter se dedicado a analisar não só os fatores de determinação da consolidação desta atividade profissional de entregas rápidas, mas também a forma de ser da exploração dessa força de trabalho e dominação destes trabalhadores e trabalhadora, nesta comunicação de pesquisa, por sua vez, buscará fazer uma reflexão mais centrada no entendimento das formas de contratação, de salário e de jornada de trabalho dos motofretistas, levando em consideração sua funcionalidade dentro do processo de reprodução ampliada do capital, no contexto de compressão tempo-espacial e de precarização do trabalho.

A consolidação da atividade do motofrete no contexto da acumulação flexível

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. Moldadas por este ideário, definido no contexto de hegemonia da economia norte-americana do pós-Segunda Guerra Mundial, as cidades deveriam se transformar em verdadeiras passarelas para o desfile desta mercadoria-símbolo do padrão taylorista-fordista de produção.

Entretanto, este padrão taylorista/fordista, estruturado, sobretudo, no mercado de bens duráveis, como automóveis e eletrodomésticos, que sustentou a expansão econômica do capitalismo industrial do século XX, entrou em crise na década de 1970. Dentre um conjunto complexo de fatores, a saturação da norma social de consumo em massa dessas mercadorias, ao lado da organização do movimento operário e do colapso econômico produzido pelos choques do petróleo de 1973 e 1979, o processo de acumulação do capital enfrentou uma crise estrutural que ameaçava a própria capacidade de reprodução social do modo de produção capitalista.

Como resposta a essa crise estrutural, a classe capitalista empreendeu um conjunto de transformações, tanto do ponto de vista técnico, quanto organizacional da produção, as quais se traduziram na intensificação do processo de compressão tempo-espacial, que, de acordo com Harvey (1989), apesar de ser indissociável da própria história do capitalismo, se ergueu sobre toda a sociedade num novo ciclo de aceleração temporal, nas últimas décadas do século

XX, com vistas a encurtar o tempo de realização da mais-valia e, portanto, de reprodução ampliada do capital.

Paradoxalmente, ao mesmo tempo em que a reprodução do capital passa a demandar da sociedade uma maior mobilidade e velocidade, o consumo em massa de veículos impôs limites à realização dessas necessidades, na medida em que os freqüentes engarrafamentos de veículos tornaram o “auto-móvel”, um “auto-estático” (KURZ, 1996). Deste modo, essa dinâmica contraditória do padrão produtivo que Kurz (1996) chamou de “capitalismo automobilístico”, produziu não uma superação da lógica do capital, mas sim uma alta demanda para o mercado de motocicletas³.

Neste sentido, nos anos 1990 e 2000, a Honda, empresa-líder no mercado de motocicletas no Brasil, emplaca grande sucesso nas suas vendas de veículos sobre duas rodas, em grande parte porque foram nessas décadas que a atividade de motofrete de fato se difundiu, ampliando, sobretudo, o consumo de motos econômicas como o modelo CG 125⁴. Deste modo, pode-se afirmar que a constituição da atividade de motofrete é parte de um processo histórico em que o desenvolvimento dos meios de transporte, em direção a uma mobilidade urbana mais individualizada e com redução de tempo, espaço e custo de circulação, redesenhou o cenário urbano das grandes cidades, sob pressão das novas condições objetivas da acumulação do capital.

O relato do proprietário de uma empresa de transportes rápidos, visitada pela pesquisa em 2010, ao discorrer sobre a divulgação do serviço de transporte sobre duas rodas nas últimas décadas, corrobora a idéia de que este grupo profissional se desenvolveu imbricado ao princípio produtivo do *just in time*, definido por Antunes (2000), como “o melhor aproveitamento possível do tempo de produção” (2000, p.54):

Quem usava muito em São Paulo os motoboys 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).

Por sua vez, é necessário chamar a atenção para o fato de que essas condições histórico-sociais favoráveis à consolidação da atividade de motofrete no final do século XX,

³ De acordo com os dados fornecidos pelo IBGE Cidades, acerca da Frota de 2009, soma-se, apenas na RMC, quase 250 mil motocicletas em circulação. (<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>)

⁴ Ou, 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 (www.honda.com.br).

não dizem respeito apenas à compressão tempo-espacial, mas também às mudanças organizacionais da produção que se refletiram diretamente sobre o modo de gestão da força de trabalho pelo capital. Deste modo, o processo de formação deste novo segmento da “classe-que-vive-do-trabalho”⁵ está relacionado também com o próprio processo de precarização engendrados pela reestruturação produtiva, que regulamentou a subcontratação de trabalhadores por meio da terceirização.

Deste modo, nas décadas de 1990 e 2000 surgem em Campinas várias empresas terceirizadas especializadas em entregas rápidas, às quais, dado a amplitude alcançada pela terceirização no Brasil, grande parte dos cerca de 5 mil motoqueiros⁶ que trabalham na região de Campinas estão vinculados. Neste sentido, um motoqueiro ouvido pela pesquisa, afirmou:

Começou a terceirizar mesmo foi em 90. Outros setores também, como limpeza, segurança. Porque hoje, as grandes empresas (...), elas ganham mais terceirizando do que contratando. (...) A terceirização só beneficia o empreendedor e o empresário” (Fernando).

O relato deste motofretista mostra sua consciência de que a terceirização possibilitou que relações de trabalho mais instáveis, com menores salários e na ausência de direitos trabalhistas fossem largamente empregadas. Mas, na perspectiva de outro entrevistado do estudo, que há alguns anos vive a condição contraditória de ser simultaneamente trabalhador assalariado e proprietário de uma empresa de motoqueiros, é possível observar outra linha de argumentação. Limitado pela consciência patronal sobre o fenômeno, o entrevistado argumenta enfaticamente: “[Terceirizou] exatamente pelo custo empregatício”, defendendo a idéia de que a terceirização foi necessária para diminuir os custos trabalhistas. Deste modo, 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”⁷ da relação capital/trabalho, para revelar a efetiva funcionalidade da terceirização para a acumulação capitalista

⁵ A expressão “classe-que-vive-do-trabalho” foi cunhada por Antunes (2000), com o objetivo de conferir validade contemporânea ao conceito marxiano de classe trabalhadora. A “classe-que-vive-do-trabalho” inclui a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho, englobando tanto os trabalhadores *produtivos*, quanto os trabalhadores *improdutivos*, já que há uma crescente imbricação entre trabalho produtivo e improdutivo no capitalismo contemporâneo.

⁶ De acordo com estimativa do Sindimoto (Sindicato dos Trabalhadores empregados, agenciadores, condutores de utilitários de duas ou três rodas motorizados ou não de Campinas, Jundiaí, Sorocaba, Piracicaba e suas Regiões e Cidades Anexas SP) e da Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas).

⁷ “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)

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 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”⁸. Neste sentido, Marx (1985) afirma:

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 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, ou o preço, do valor da sua força de trabalho – o conjunto de suas capacidades físicas e intelectuais⁹ – 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. (p. 166)

⁸ “(...) a força de trabalho (...) difere de sua função, o trabalho, tanto quanto uma máquina [difere] de suas operações” (Marx, 1985b, p.129).

⁹ “(...) 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).

Deste modo, todo o dinheiro que o capitalista tem de 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 asseguram a reprodução da mercadoria força de trabalho dentro de padrões médios de qualidade, e adequados aos requisitos de empregabilidade definidos culturalmente pela sociedade ¹⁰, de modo algum podem ser entendidos como custos do capital, mas sim como investimento lucrativo do qual sua própria existência 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) no trecho 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).

Enquanto parte da dinâmica de transformação do fundo de consumo do trabalhador como fundo de acumulação, a terceirização 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 Economia vulgar, tal qual fez a Economia Política clássica do

¹⁰ “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).

século XIX, criticada por Marx (1985b), mais “*uma base segura de operações para sua superficialidade, dedicada principalmente ao culto das aparências.*” (Marx, 1985b, p. 129)

Deste modo, após esse aprofundamento teórico acerca da reprodução do capital, cabe agora analisar, através das categorias de salário por tempo e salário por peça, a forma de ser do processo de exploração da força de trabalho dos motofretistas, de modo que se ultrapasse a aparência do fenômeno, mediante a qual o trabalho aparece como custo do capital e não como fonte viva de acumulação.

Contrato, salário e jornada de trabalho dos motofretistas na trama da precarização

Tanto o trabalho de campo desta pesquisa realizada em Campinas-SP, quanto os resultados obtidos por outras investigações sobre a atividade de motofrete, como o estudo 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.

De modo geral, pode-se afirmar que atualmente uma parcela pouco expressiva dos motofretistas é constituída de funcionários registrados diretamente pelas empresas demandantes deste serviço de transporte. De acordo com Diniz (2003): “*São exemplos de empresas que contratam diretamente: copiadoras; lojas de autopeças; distribuidoras de gás de cozinha e bebidas; escritórios de contabilidade; farmácias e ‘sacolões’.*” (2003, p. 49). Entretanto, a pesquisa empírica realizada em 2008 e 2009 no universo social de Campinas-SP, não pôde constatar mais a presença de motoqueiros contratados diretamente nestes setores mencionados por Diniz (2003).

Na realidade, a análise da trajetória ocupacional de alguns dos trabalhadores de Campinas entrevistados por este estudo, permitiu observar que os anos 1990 foi justamente o período histórico em que ocorreu o processo de precarização de suas relações de trabalho, pela ruptura do vínculo direto com a empresa em que estavam empregados, seja por meio da implementação da terceirização em muitos desses setores mencionados acima por Diniz (2003), seja por meio da imposição da forma jurídica de “trabalhador autônomo” ou de “pessoa jurídica” (PJ), conforme apontam as experiências de alguns motoqueiros entrevistados em Campinas-SP.

De acordo com Marcelino (2008), essas diferenças entre terceirizado, autônomo ou PJ, dentro deste contexto de ampliação dos arranjos de empregos flexíveis, é uma questão 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)

Assim, as 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 motoqueiro 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 motoqueiro proporcionar melhores condições de trabalho do que em relação às formais flexíveis de emprego, é que, em partes, se explica o rápido avanço dessas formas de precarização na atividade de transporte rápidos, excluindo essa nova parcela da “classe-que-vive-do trabalho” dos direitos sociais do trabalho, conquistados pela classe trabalhadora ao longo de sua história de luta contra a exploração capitalista, antes mesmo que pudessem fazer-se como classe para si.

Estas 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.

Deste modo, a despeito das particularidades dessas realidades locais, é possível identificar três formas principais de engajamento dos motofretistas dentro da organização do trabalho nestas empresas terceirizadas: o motoqueiro 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); o motoqueiro avulso (que nem sempre é registrado em carteira de trabalho e fica à disposição da terceirizada para realizar entregas a diferentes clientes) e o motoqueiro 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 motoqueiros dentro das empresas terceirizadas se constitui em uma forma de gestão da força de trabalho que promove uma fragmentação ainda maior da categoria, na medida em que estabelece diferentes níveis de degradação das relações trabalhistas. Mas, se a demonstração dessa diversidade de contratos de trabalho a que os motoqueiros estão submetidos, revelam a trama da precarização tecida com esses “fios invisíveis”¹¹ da informalidade, da terceirização e do trabalho autônomo, são as distintas formas de remuneração e jornada de trabalho enfrentada pelos motofretistas, que permitem entender melhor as determinações objetivas da conduta de risco, muitas vezes adotada por esses trabalhadores, na pilotagem acelerada e contraventora de suas motocicletas.

De modo geral, há duas principais formas de pagamento dos motofretistas, por tempo de trabalho e por produção, as quais se apresentam como formas semelhantes de remuneração ao trabalho, descritas por Marx (1985b) na observação da paisagem social do século XIX, respectivamente pelos conceitos de salário por tempo e salário por peça.

Um fator que dificulta muito a análise do salário desta categoria profissional é que em cada cidade e em cada empresa há uma diversidade muito grande de termos empregados para designar esses mesmos dois tipos de remuneração, bem como muitas variações do que se está chamando aqui de pagamento por produção ou salário por peça (por deslocamento, por comissão, regime do “meio-a-meio”, por tarefa, etc.). Ademais, outra dificuldade está no fato de que essas formas não se apresentam, na realidade concreta, de modo isolado. Ao contrário, um mesmo motoqueiro normalmente tem seu salário mensal composto por várias destas formas.

Entretanto, fica mais fácil ir além dessa aparente contradição em se utilizar esses diferentes tipos de pagamento, se se compreende que a forma do salário 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):

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 (p. 139).

¹¹ Tavares (2004)

Desse modo, de acordo com Diniz (2003), embora os organizadores da produção e os motoqueiros 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”* (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) em Belo Horizonte-MG, quanto na realizada por Matos (2008) em Brasília-DF, a média salarial dos motoqueiros 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 motoqueiro.

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), o que os coloca numa situação de grande fragilização política.

De modo geral, os relatos da maior parte dos trabalhadores e patrões de Campinas-SP ouvidos pela pesquisa apontam para uma média salarial total de R\$ 600,00 a 1.000,00 reais, sendo que o salário fixo registrado em carteira, no caso daqueles motoqueiros 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 do teto da categoria ser mais alto dentro desse município, em relação aos demais mencionados, considerando que o “salário necessário”¹² em janeiro de

¹² 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”*. (Uol Notícias, 07/02/2011, 08h00)

2010 – conforme cálculo realizado pelo Dieese em comparação ao “salário mínimo vigente” de R\$ 510,00 – era de R\$ 1.987,26 reais, 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 27/05/2008, em um fórum de debate virtual no site “Revolução Cultural dos motoboys”:

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, podemos notar que ele precisaria de, no mínimo, R\$ 1.074,00 reais por mês. Ou seja, um salário mensal de R\$ 1.000,00 reais não seria o suficiente nem ao menos para pagar as contas mensais deste trabalhador, quem dirá seriam suficientes para gastos como a compra de uma moto e itens de segurança (capacetes e “mata-cachorro”), bem como para gastos esporádicos com saúde, lazer e educação, o que certamente explica o fato de que a maior parte dos trabalhadores ouvidos pela pesquisa ter declarado estar endividado.

Desse modo, levando em consideração a vigência destes baixos salários, no interior destes arranjos de empregos flexíveis a que estão submetidos os motofretistas, uma consequência imediata destas condições de trabalho são as jornadas de trabalho justapostas, que acarretam uma extensão desmedida do número de horas trabalhadas diariamente, muito acima do limite legal da jornada de 8 horas, o qual se constitui hoje muito mais numa ficção jurídica, do que numa regulamentação efetiva da relação capital/trabalho.

Ou seja, praticamente a totalidade dos cerca de 30 motofretistas ouvidos pela pesquisa, bem como daquelas trajetórias analisadas por Diniz (2003) e Matos (2008), trabalham em mais de um emprego, tendo uma jornada média diária de 12 horas, que podem ser estendidas para até 15 ou 20 horas, conforme apontam os relatos de alguns motoqueiros. De acordo com um motoqueiro de Campinas-SP:

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).

Assim, embora muitas vezes o próprio motoqueiro atribua a sua pressa ao pilotar sua ferramenta de trabalho, a uma demanda individual dele, seja por uma maior remuneração, seja pelo desejo de aventura e liberdade, a análise das condições objetivas de trabalho neste segmento do transporte indicam que se trata de uma forma de intensificação do trabalho por meio da eliminação de toda “porosidade” do trabalho, entendendo por “porosidade”, à luz da linguagem metafórica empregada por Marx para se referir a essa questão, os intervalos de não-trabalho dentro de uma jornada dada (DAL ROSSO, 2008). Nesse sentido, o relato abaixo é bastante elucidativo da pressão deste processo de intensificação sobre os motofretistas:

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 em 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, como a virilidade – o fato é que o ritmo de trabalho acelerado dos motoqueiros não decorre de uma pulsão individual do sujeito, trata-se, em verdade, de uma cadência forçada.

A análise da jornada de trabalho e do salário dos motofretistas é, pois, a chave necessária para se desvendar não só a função social exercida pela sua atividade ao interligar os momentos de produção, circulação e troca de mercadorias, em contexto de aceleração do tempo, mas também para demonstrar a funcionalidade da exploração destes trabalhadores do asfalto para o processo global de valorização do valor, ou seja, de reprodução ampliada do capital.

Considerações finais

Permanecendo na esfera da circulação do capital, em que os contratos de trabalho são firmados, não seria possível compreender a participação dos motofretistas na produção global de mais-valia e de sua transformação em capital. Para isso, em primeiro lugar, é preciso reconhecer 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, de acordo com Marx (1984), um setor produtivo do capital, na condição de esfera autônoma da indústria capitalista.

Em segundo lugar, é preciso compreender que o trabalho de transportar 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, o qual, por sua vez, se divide em reposição de salário e mais-valia. Mas, para que a reprodução do modo de produção capitalista ocorra, é necessário não apenas que se produza valor, mas que continuamente, por meio do consumo produtivo da força de trabalho, dinheiro se transforme em meios de produção, meios de produção em mercadorias acrescidas de valor, mercadorias acrescidas de valor em mais-valia e mais-valia em capital.

Assim, quando se olha o movimento como um todo, a acumulação capitalista é sempre reprodução ampliada do capital. Deste modo, seja para o consumo da mais-valia como renda, seja para a capitalização dessa mais-valia pela compra de força de trabalho adicional, que irá ampliar a massa de mais-valia no novo ciclo da produção, o mais-trabalho apropriado sem equivalente pela classe capitalista precisa deixar continuamente a forma mercadoria, que adquiriu durante o processo produtivo. Por sua vez, para que a mais-valia se realize e possa reproduzir o modo de produção capitalista, é necessário viabilizar os processos de circulação e troca de mercadorias. Deste modo, se o pressuposto necessário da reprodução do capital é a realização da mais-valia, considerando o colapso do sistema de mobilidade urbana enfrentado hoje nas grandes cidades, a atividade desenvolvida pelos motofretistas, na circulação e troca de mercadorias, tornou-se fundamental.

Por fim, pode-se afirmar que os motofretistas participam da reprodução do capital duplamente. Primeiro porque sua força de trabalho é consumida de modo produtivo, ou seja, de modo a lhe extrair trabalho não-pago, por meios de todos os mecanismos discutidos acima, e, segundo, porque seu efeito útil de viabilizar de forma cada vez mais acelerada a circulação e troca de mercadorias, permite a constante realização e capitalização da mais-valia.

REFERÊNCIAS

DINIZ, Eugênio P.H. (2003). **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais.** (Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Engenharia de Produção da Universidade Federal de Minas Gerais). Belo Horizonte-MG.

HARVEY, David (1989). **Condição pós-moderna.** São Paulo: São Paulo: Loyola.

KURZ, Robert (1996). **“Luz verde para o caos da crise”**. *Cadernos do Labor*. Série Autores Alemães. Laboratório de Geografia Urbana, FFLCH- USP, ano I, n.1.

MARX, Karl (1985a). **O Capital. Crítica da Economia Política**. Livro Primeiro, Volume 1, Tomo 1, 2 ed. São Paulo: Nova Cultural (Os economistas).

MARX, Karl (1985b). **O Capital. Crítica da Economia Política**. Livro Primeiro, Volume 1, Tomo 2, 2 ed. São Paulo: Nova Cultural (Os economistas).

MARX, Karl (1984). **O capital. Crítica da Economia Política**. Livro 2. Volume II. São Paulo: Abril Cultural (Os economistas).

MARCELINO, Paula R. (2008). **Terceirização e ação sindical: a singularidade da reestruturação do capital no Brasil**. (Tese de doutorado apresentada ao Departamento de Sociologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas). Campinas-SP.

MATOS, Raphael H. de F. (2008). **Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito: caso do motofrete**. (Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília). Brasília-DF.

TAVARES, Maria A. (2004). **Os fios (in)visíveis da produção capitalista**. São Paulo: Cortez.

ANTUNES, Ricardo (2000). **Os sentidos do trabalho. Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo.

DAL ROSSO, Sadi (2008). **Mais trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea**. São Paulo: Boitempo.