



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS – GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**O TRABALHO RECONFIGURADO E A NOVA CONDIÇÃO DO
TRABALHO INFORMAL E PRECÁRIO: A SAGA DOS
TRABALHADORES DE MOTO-TÁXI EM CAMPINA GRANDE**

Jucelino Pereira Luna

Campina Grande

Novembro de 2010

JUCELINO PEREIRA LUNA

**O TRABALHO RECONFIGURADO E A NOVA CONDIÇÃO DO
TRABALHO INFORMAL E PRECÁRIO: A SAGA DOS TRABALHADORES
DE MOTO-TÁXI EM CAMPINA GRANDE**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Ciências Sociais da Universidade Federal de Campina
Grande, para obtenção do título de Doutor em Ciências
Sociais.

Orientador: Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira

Campina Grande

Novembro de 2010

"Ella está siempre en el horizonte.
Me acerco dos pasos, ella se aleja dos pasos.
Camino diez pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá.
Por mucho que yo camine, nunca la alcanzaré.
Para que sirve la utopía?
Para eso sirve: para caminar."

(Eduardo Galeano, "Las palabras andantes")

L961t Luna, Jucelino Pereira
O trabalho reconfigurado e a nova condicao do trabalho informal e precario : a saga dos trabalhadores de moto-taxi em Campina Grande / Jucelino Pereira Luna. - Campina Grande, 2010.
210 f. : il.

Tese (Doutorado em Ciencias Sociais) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades.

1. Sociologia Urbana 2. Mototaxismo 3. Politicas Publicas 4. Precariedade 5. Informalidade 6. Tese I. Oliveira, Roberto Veras de, Dr. II. Universidade Federal de Campina Grande - Campina Grande (PB) III. Título

CDU 316.334.5(043)

LUNA, Jucelino Pereira. **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário**: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande. Campina Grande/PB, UFCG, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais. 213 pg. Tese de Doutorado em Ciências Sociais.

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira - UFCG

Examinador: Prof. Dr. Aldenor Gomes da Silva (UFCG)

Examinador: Prof. a Dra. Eliana Monteiro Moreira (UFPB)

Examinador: Prof. Dr. Gonzalo Adrián Rojas (UFCG)

Examinador: Prof. Dr. José Bezerra de Araújo (UFCG)

Examinador: Prof a. Dra. Maria Rosilene Barbosa Alvim (UFRJ)

Aprovada em 06 de Dezembro de 2010

DEDICATÓRIA

Aos meus filhos: **Heloísa, Helena e João Vítor**, este que veio ao mundo durante esta pesquisa, vocês são a razão da minha existência, vos amo meus filhos. À minha esposa **Daniela**, pela paciência, tolerância, dedicação, compreensão e amor que foram indispensáveis para vencer mais esta etapa da minha vida, por tudo, serei sempre grato, te amo.

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros e especiais agradecimentos:

Quero em primeira instância agradecer a **Deus** que me deu a vida e me ajudou a superar todos os obstáculos com os quais me defrontei. Aos meus pais: **Israel** e **Dona Lindalva**, mulher guerreira que enfrentou todas as adversidades com as quais se deparou, mesmo sendo analfabeta, entendeu que a educação é fundamental para alicerçar a vida dos seus filhos. Aos meus irmãos e irmãs, que me apoiaram em todos os momentos da minha caminhada. Agradeço a todos (as) de coração, pois, o pouco que aprendi na vida, também foi com vocês.

Aos colegas do **Departamento de Administração e Economia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)**, que me apoiaram incondicionalmente, durante o período em que estive afastado para o doutoramento.

Ao **Prof. Dr. Roberto Véras de Oliveira**, pela orientação serena, dedicação responsável e disciplinada, no que se trata tanto do compromisso social e acadêmico além da capacidade técnica, conduzindo de forma magistral as trilhas teórico-metodológicas dessa pesquisa, sem tais orientações, o nosso caminhar, certamente, teria mais dificuldades. Entretanto, assumo a inteira responsabilidade dos equívocos e das omissões presentes nesta tese.

À **Profa. Dra. Eliana Monteiro Moreira (UFPB)**, que com toda competência acadêmica, amizade, tolerância e afeto, acompanhou o meu percurso no doutoramento, contribuindo em todos os momentos na condição de co-orientadora, e ao **Prof. Dr. Marco Aurélio Santana (UFRJ)**, pela competente e brilhante contribuição no Exame de Qualificação.

Aos **Profs. Dr. Elísio Estanque e Hermes Augusto**, pela orientação e debate conduzidos no período em que fiz **Sanduche**, no **Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, Portugal**. Aos colegas de vários países que tive a oportunidade de conhecer, partilhar saberes, e até mesmo confabular, nos momentos oportunos, durante o período da nossa convivência.

Aos colegas da **Pós-Graduação (PPGCS - UFCG)**, com os quais compartilhei, dentro e fora de sala de aula, as minhas angustias, alegrias e inquietações, durante a elaboração desta tese. Especialmente, aos colegas da disciplina: **Seminários Avançados**, ministrada pelos professores **Eliana Monteiro Moreira e Roberto Véras de Oliveira**.

Aos colegas dos grupos de trabalho: **Trabalho, Desenvolvimento e Políticas Públicas e Trabalho, Pobreza e Políticas Públicas**, do **Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS)** em Campina Grande e do **Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS)**, João Pessoa, respectivamente, os debates partilhados, em ambos, foram imprescindíveis nessa trajetória de busca.

Também sou inteiramente grato aos funcionários do **PPGCS** que estiveram sempre disponíveis para atender as minhas solicitações, dentre eles, destaco: **Rinaldo, Zezinho, Joazinho, Rosicler, Jussara e Danielli**. Ainda, agradeço a seu **Josa** pelos cafés nos intervalos de labuta, indispensáveis, para nos manter sempre em alerta. Peço desculpas a todos que não fiz menção por lapso de memória.

Por fim, não posso deixar de expressar minha gratidão aos meus interlocutores: ex colegas de trabalho (os mototaxistas); a empresa CG Motos e os gestores da STTP, sem os quais a pesquisa seria inviabilizada. Todos, sem distinção, foram inteiramente solícitos e sensíveis com relação ao tema ao qual me propus investigar.

LUNA, Jucelino Pereira. **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário**: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande. Campina Grande/PB, UFCG, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais. 213 pg. Tese de Doutorado em Ciências Sociais.

RESUMO

Esta pesquisa tem o propósito de analisar, sob uma perspectiva sociológica, como vem se colocando a questão da informalidade no âmbito das relações de trabalho, particularmente no setor de serviços - a partir do caso do mototaxismo e em uma cidade nordestina de porte médio situada em uma região periférica, Campina Grande. A pesquisa busca apreender as formas de sociabilidade que estão na base da constituição desse novo segmento de trabalhadores, tendo-se em conta os novos padrões de relações de trabalho que vêm compondo o mundo do trabalho. A hipótese que norteia o estudo é a de que o mototaxismo é parte da resposta que os trabalhadores e a sociedade vêm dando, por meio de processos sociais espontâneos, à crise do trabalho, principalmente do emprego entendido em termos clássicos, e que tem atingido o mundo e o país, na forma de um reincremento das formas de trabalho autônomo e informal. No caso do Brasil, a problemática da informalidade não é nova, visto que é constitutiva do padrão de relações de trabalho que se estabeleceu com a industrialização do país. Entretanto, vem ganhando novas conformações a partir de mudanças pelas quais vem passando o mundo do trabalho em termos globais. Novos setores surgem marcados pela informalidade, como o do "transporte alternativo" nas médias e grandes cidades. Novas situações contribuem para a reprodução das relações informais de trabalho, como o recurso da subcontratação e o discurso da apologia do "trabalho autônomo". Novas políticas públicas são geradas para lidar com tal problema, com destaque para ações no âmbito municipal, como as diversas tentativas de regulamentação do "transporte alternativo", das atividades dos camelôs, com a criação dos "shoppings populares", da atividade dos "flanelinhas" etc. Diante disso, as Ciências Sociais se veem provocadas a discutir: Quais as novidades em relação a isso vêm se apresentando? Que novos tipos de trabalho e de trabalhadores informais têm surgindo? O que se altera quanto à dinâmica própria das relações de trabalho informais, frente à dinâmica anterior, e quanto à relação entre as dimensões formais e informais do atual padrão de relações de trabalho? Faz sentido falar-se em uma nova informalidade? Quais os impactos desse processo sobre a solidariedade e a identidade desses trabalhadores enquanto classe? Qual o lugar do trabalho nessa nova configuração? Qual o papel do Estado nesse processo? O que se pretende não é oferecer respostas definitivas para as questões levantadas, mas tão somente trazer elementos de reflexão sobre o fenômeno da nova condição do trabalho informal a partir da abordagem das relações de trabalho no âmbito do mototaxismo na cidade de Campina Grande, Paraíba. Do ponto de vista metodológico, buscamos respaldar, reciprocamente, as dimensões objetivas e subjetivas, estruturas/processos, práticas/representações sociais das dinâmicas sociais constituídas e em constituição no mototaxismo. Esta pesquisa tem um caráter qualitativo. Utiliza-se, entre outros, da combinação dos seguintes instrumentos: procedimento de observação direta, análise documental (envolvendo documentos da Empresa CG Motos e STTP e a Lei que regulamenta o serviço no âmbito municipal) e realização de entrevistas com a direção dos sindicatos, com os mototaxistas e com os empresários do setor.

Palavras-chave: Mototaxismo. Relações de Trabalho. Informalidade. Precariedade, Setor de Serviços.

LUNA, Jucelino Pereira. **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande.** Campina Grande/PB, UFCG, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais. 213 pg. Tese de Doutorado em Ciências Sociais.

ABSTRACT

Reconfigured work and the new informal and precarious work condition: the saga of motorcycle taxi workers in Campina Grande

This research aims at analysing, under a sociological perspective, how informality has been addressed in the ambit of work relations, particularly for motorcycle taxi services in Campina Grande, a small northeast city located in a peripheral region. This study apprehends sociability ways which are on the basis of this new work segment, taking into account new work relations standards which compose it. The hypothesis that guides this study is that the motorcycle taxi service is part of a response given by workers and society. That is to say, by means of spontaneous social processes, work crisis, mainly due to jobs seen as classical terms what has reached the whole world, and consequently this country as a reincrement of self-employment and informal work. As to Brazil, informality issue is not new, since it is constitutive of the work relations standard with the country industrialization. However, it has been gaining new conformations from changes related to the work world in global terms. New sectors emerge marked by informality, as alternative means of transportation in medium and large cities. New situations contribute to the reproduction of informal work relations, as a sub-rehiring resource and an apology discourse of self-employment. New public policies are generated for dealing with such an issue, with emphasis on actions at the municipal, such as: several attempts for the regulamentation of the alternative means of transportation; street vendor activities; popular malls, keepers' activities etc. As for that, social sciences feel moved for discussing: What is the news concerning this fact? What new kind of work and informal workers have emerged? What changes about the dynamics of the informal work relations on the relationship between formal and informal dimensions of the current pattern of labor relations? What are the impacts of this process on the solidarity and identity of these workers as a class? What place does the job in this new configuration? What is the role of the state in this process? The intention is not to offer definitive answers to the questions raised, but only bring elements of reflection on the phenomenon of the new condition of informal work from an approach of working relations within the motorcycle taxi service in Campina Grande, Paraíba. From the methodological point of view, we endorse each other's objective and subjective dimensions, structures / processes, practices / social representations of constituted social dynamics and in an ongoing constitution in the motorcycle taxi service. This research is conducted under a qualitative viewpoint. It uses, among others, the combination of the following instruments: direct observation procedure, document analysis (involving CG Motorcycle Company documents, STTP and the law governing the service at the municipal level) and interviews with the direction of trade unions with the motorcyclists and the business sector.

Keywords: Motorcycle Taxi Service. Labor Relations. Informality. Precariousness. Services Sector.

LUNA, Jucelino Pereira. **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário**: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande. Campina Grande/PB, UFCG, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais. 213 pg. Tese de Doutorado em Ciências Sociais.

RESUMÉ

Le travail représenté et la nouvelle condition de travail informel et précaire : la saga des travailleurs de mototaxis à Campina Grande

Cette recherche a pour but d'analyser, sous une perspective sociologique, comment se situe l'informalité dans les relations d'emploi, en particulier dans le secteur de services – à partir de l'affaire de mototaxis dans une ville moyenne d'une région périphérique, Campina Grande. La recherche vise à comprendre les formes de sociabilité qui appuyent la formation de ce nouveau segment de travailleurs, en tenant en compte de nouveaux modes de relations de travail qui appartiennent au monde d'emploi. L'hypothèse qui dirige l'étude est celle que les mototaxis font partie de la réponse que les travailleurs et la société donnent à travers les processus sociaux spontanés, à la crise du travail, en particulier l'emploi y compris en termes classiques, et qui a touché le monde et le pays sous forme d'une croissance des types de travail autonome et informel. Au Brésil, le problème de l'informalité n'est pas nouveau, parce qu'il constitue la norme de relations de travail qui s'est établi avec l'industrialisation du pays. Toutefois, l'informalité gagne de nouvelles formes à partir de changements qui ont touché le monde du travail en termes globaux. De nouveaux secteurs apparaissent marqués par l'informalité, comme celui du « transport alternatif » dans les moyennes et grandes villes. De nouvelles situations contribuent à la reproduction des rapports de travail informels, tels que l'utilisation de sous-contrats et le discours de l'apologie d'« emploi autonome ». De nouvelles politiques publiques sont gérées pour faire face à ce problème, en mettant l'accent sur les actions au niveau de la municipalité, comme les diverses tentatives de réglementation du « transport alternatif », les activités des vendeurs de rue, avec la création des « centres commerciaux populaires », l'activité des gardiens, etc. Ainsi, les sciences sociales sont menées à discuter : Quoi de neuf à propos de ce sujet ? ce sujet qui ont été présentés ? Quels nouveaux types d'emploi et des travailleurs informels ont surgi ? Quels sont les changements sur la dynamique propre des relations de travail informel, par rapport à la dynamique précédente, et sur la relation entre les dimensions formelles et informelles de la structure actuelle des relations de travail ? Peut-on parler d'une informalité nouvelle ? Quels sont les impacts de ce processus sur la solidarité et l'identité de ces travailleurs en tant que classe ? Quelle y est la place du travail ? Quel y est le rôle du gouvernement ? L'intention n'est pas de proposer des réponses définitives aux questions soulevées, mais seulement apporter des éléments de réflexion sur le phénomène de la nouvelle condition d'emploi informel, à partir de l'approche des relations de travail au sein des mototaxis à Campina Grande, Paraíba. Du point de vue méthodologique, nous cherchons à soutenir les dimensions objectives et subjectives, structures/processus, pratiques/représentations sociales des dynamiques sociales constituées et en constitution dans le mototaxis. Cette recherche a un caractère qualitatif. On utilise, entre autres, la combinaison des instruments suivants: procédure de l'observation directe, analyse de documents (y compris des documents de la Société CG Motos et STTP et la loi qui règle le service au niveau de la municipalité) et des entretiens avec les dirigeants des syndicats, avec les conducteurs de moto et avec les dirigeants des entreprises.

Mots-clés: Mototaxi. Les relations d'emploi. L'informalité. Précarité. Secteur des services.

SUMÁRIO

EPÍGRAFE	iii
FOLHA DE APROVAÇÃO	iv
DEDICATÓRIA	v
AGRADECIMENTOS	vi
LISTA DE QUADROS	vii
LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS	vii
LISTA DE MAPAS	vii
LISTA DE FOTOGRAFIAS	viii
LISTA DE SIGLAS	ix
RESUMO	x
ABSTRACT	xi
RESUMÉ	xii
INTRODUÇÃO	12
1 - SOB O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA: MARCAS DA PRECARIIDADE E DA INFORMALIDADE NA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA	26
1.1- O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA	27
1.2 - O CAMINHO BRASILEIRO DA INDUSTRIALIZAÇÃO: FORDISMO PERIFÉRICO	32
1.3 - A CONFORMAÇÃO DE UMA CIDADANIA REGULADA	37
2 - SOB O PARADIGMA FLEXÍVEL: NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIIDADE E DA INFORMALIDADE NAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL	40
2.1 - PERSPECTIVAS TEÓRICAS DE ABORDAGENS DO TEMA DA INFORMALIDADE	40
2.2 - A CRISE DO FORDISMO E A EMERGÊNCIA DO PARADIGMA FLEXÍVEL	61
2.3 - A GLOBALIZAÇÃO E O NOVO PADRÃO (PRECARIZADO) DE RELAÇÕES DE TRABALHO	72

2.4 - O CAMINHO BRASILEIRO DE REEDIÇÃO DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE	79
3 - A EMERGÊNCIA DO FENÔMENO DO MOTOXISMO EM CAMPINA GRANDE E A NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE	87
3.1 - UM BREVE RETROSPECTO DA FORMAÇÃO SOCIOECONÔMICA DE CAMPINA GRANDE	88
3.2 - A EMERGÊNCIA DO MOTOTAXISMO COMO FORMA DE RESISTÊNCIA E DE REINVENÇÃO DO TRABALHO EM CAMPINA GRANDE NO CONTEXTO DA CRISE GLOBAL DO EMPREGO	99
4. OS MOTOTAXISTAS EM CAMPINA GRANDE: PERFIL E PERCEPÇÕES	116
4.1- O PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS TRABALHADORES DE MOTO-TÁXI EM CAMPINA GRANDE: PERMISSIONÁRIOS, CG MOTOS E CLANDESTINOS	116
4.1.1- Perfil dos mototaxistas permissionários (STTP)	118
4.1.2- Perfil dos mototaxistas da CG Motos	126
4.1.3 Perfil dos mototaxistas clandestinos	133
4.2- PROCESSOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO	140
4.2.1- O cotidiano de trabalho dos mototaxistas permissionários (STTP)	140
4.2.2- O cotidiano de trabalho dos mototaxistas da CG Motos	147
4.2.3 O cotidiano de trabalho dos mototaxistas clandestinos	152
4.2.4- Síntese das Condições de Trabalho dos Mototaxistas de Campina Grande	157
4.3 A DIMENSÃO DO DISCURSO, PRÁTICAS E PERCEPÇÕES	160
CONSIDERAÇÕES FINAIS	174
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	182
ANEXOS	193

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa pretende discutir sobre como vem se colocando atualmente a questão da informalidade e da precariedade no âmbito das relações de trabalho, particularmente no setor de serviços, a partir do caso do mototaxismo¹ e em uma cidade nordestina de porte médio, Campina Grande. A problemática envolvida não é nova, visto que é constitutiva do padrão de relações de trabalho que se estabeleceu com o processo de industrialização do país. Entretanto, vem ganhando novas conformações a partir de mudanças pelas quais vem passando o mundo do trabalho em termos globais, trazendo a marca da *flexibilização*.

As várias formas de trabalho por conta própria ocultam o seu caráter subordinado aos setores dinâmicos da economia e, conseqüentemente, ao processo de acumulação capitalista. Muitas vezes não são senão relações salariais disfarçadas, regidas por contratos informais e precários, sejam na forma de trabalho a domicílio, de cooperativas constituídas ou incentivadas pelas próprias empresas, “pessoas jurídicas” subcontratadas. Muito do trabalho precário é informal, embora nem todo trabalho informal seja precário. Em geral, os trabalhadores informais em situação precária não têm sua cidadania reconhecida, configurando a condição de sujeitos sem direitos.

Novos setores surgem marcados pela informalidade, a exemplo do “transporte alternativo” nas grandes e médias cidades. Novas situações contribuem para a reprodução de relações informais de trabalho, como o recurso da subcontratação e a disseminação do discurso apologético do “trabalho autônomo”. Novas políticas públicas são geradas para lidar com tal problema. No âmbito municipal, ganham destaque as diversas tentativas de regulamentação, sob certos parâmetros (problemáticos), do “transporte alternativo”, das

¹ Denominamos mototaxismo como um fenômeno que ocorreu a partir de meados da década de 1990 caracterizado pela expansão desordenada de transportes de passageiros em motocicletas, principalmente nas cidades de porte médio do Nordeste.

atividades dos camelôs, com a criação de “shoppings populares”, do trabalho dos “flanelinhas” etc.

Diante disso, as Ciências Sociais se vêem provocadas a discutir: Quais as novidades que vêm se apresentando em relação a isso? Que novos tipos de trabalho e de trabalhadores informais têm surgido? O que se altera quanto à dinâmica própria das relações de trabalho informais, frente à dinâmica anterior, e quanto à relação entre as dimensões formais e informais do atual padrão de relações de trabalho? Faz sentido falar-se em uma “nova informalidade”?

O que se pretende com essa pesquisa não é oferecer respostas para tais perguntas, mas tão somente trazer elementos de reflexão sobre o fenômeno da “nova informalidade” a partir da abordagem das relações de trabalho no âmbito do mototaxismo na cidade de Campina Grande, Paraíba.

A questão central da tese é buscar apreender as formas de sociabilidade que estão na base da constituição desse novo segmento de trabalhadores, tendo-se em conta os novos padrões de relações de trabalho que vêm compondo o mundo do trabalho. Para tanto, requer situar os termos atuais da flexibilização das relações de trabalho, como tendência mundial, ao mesmo tempo buscando realçar suas repercussões específicas em países que, como o Brasil, trazem nesse campo a marca da precariedade. Faz-se necessário, ainda, explorar com especial atenção as práticas e percepções sociais, em construção, em conflito, entre os atores envolvidos na atividade do mototaxismo, sobre como se veem e são vistos, sobre como dialogam (conformando-se, resistindo e reinventando-se) com as condições que lhes são impostas por tal situação.

Partimos da hipótese de que o mototaxismo é parte da resposta que os trabalhadores e a sociedade vêm dando, por meio de processos espontâneos à crise do trabalho, principalmente do emprego entendido em termos clássicos, e que tem atingido o mundo e o país, na forma de

um reincremento das formas de trabalho autônomo e informal. O trabalho autônomo e informal não é propriamente uma novidade na realidade brasileira e na periferia capitalista em geral. O processo de industrialização que aqui se estabeleceu, conforme Francisco de Oliveira (2006) sustentou-se na constituição de um padrão de relações de trabalho segmentado e marcado pela informalidade e precariedade quanto a parcelas significativas das classes trabalhadoras. Esse fenômeno ganhou maior evidência mundial quando do estudo da OIT (1972) no Quênia, momento em que surgiu pela primeira vez o termo “setor informal”. Entretanto, com as mudanças que vêm ocorrendo no mundo do trabalho, sobretudo ao se orientar fundamentalmente para um processo de flexibilização das relações de trabalho, um dos principais resultados dessas mudanças tem sido uma reedição das formas informais de trabalho. O que há de novo nessa situação?

A abordagem do fenômeno do mototaxismo é empreendida a partir de um foco em sua condição de sujeitos coletivos, sob uma perspectiva thompsoniana. Na análise de Thompson (1981), os fenômenos sociais e culturais ganham relevância e deixam de ser pensados apenas como reflexos imediatos da vida econômica. Analisá-los significa, por meio das evidências, investigar suas particularidades e como estas se expressam em processos sócio-culturais constituídos historicamente. Assim, os próprios valores de uma sociedade são percebidos fazendo parte desse nexos relacional e, principalmente, como resultado das experiências humanas:

Os valores não são “pensados”, nem “chamados”; são vividos, e surgem dentro do mesmo vínculo com a vida material e as relações materiais em que surgem nossas idéias. São as normas, regras, expectativas etc. necessárias e aprendidas (e “aprendidas” no sentimento) no “habitus” de viver; e aprendidas, em primeiro lugar, na família, no trabalho e na comunidade imediata. Sem esse aprendizado a vida social não poderia ser mantida e toda produção cessaria (THOMPSON, 1981, p.194).

É nesse aspecto que se pode entender que Thompson recusa a noção de *classe social* como efeito, resultado do modo de produção. Para ele, a classe é um fenômeno histórico, resultado de relações entre os homens reais em contextos reais. Conforme o autor:

Classe é uma formação social e cultural (frequentemente adquirindo expressão institucional) que não pode ser definida abstrata ou isoladamente, mas apenas em termos de relação com outras classes; e, em última análise, a definição só pode ser feita através do *tempo*, isto é, ação, reação, mudança e conflito. Quando falamos de *uma* classe, estamos pensando em um corpo de pessoas, definido sem grande precisão, compartilhando a mesma categoria de interesses, experiências sociais, tradição e sistemas de valores, que tem *disposição* para se *comportar* como classe, para definir, a si próprio em suas ações e em sua consciência em relação a outros grupos de pessoas, em termos classistas. Mas classe, mesmo, não é uma coisa, é um acontecimento (THOMPSON, 1998, p.102).

A classe constitui-se no seu *fazer-se*, num movimento ativo que articula ação humana e condicionamentos sociais. É fruto de experiências comuns que podem levar à formação de uma determinada identidade, que por sua vez se coloca contra a identidade de outros homens em função de interesses materiais e culturais que são opostos Thompson (1977). Ao tratar classe social como um fenômeno histórico, “definida pelos homens enquanto vivem sua própria história”, Thompson (1977) afirma a perspectiva de ver a realidade histórico-social como um movimento contínuo, sujeito a transformações oriundas das lutas de classes. Disso resulta a preocupação metodológica desse autor de que, para ter validade, toda categoria teórica deva ser considerada histórica.

Portanto, para Thompson (1977), as categorias teóricas, embora imprescindíveis no processo de construção do conhecimento científico, devem estar em permanente diálogo com a realidade. Só assim serão capazes de ajudar a compreender as mudanças em curso em determinada realidade histórico-social. Isso significa, na perspectiva desse autor, entender a realidade social em seu movimento e complexidade, na qual, sob condições determinadas,

homens e mulheres constituem-se como sujeitos. É nessa trilha teórico-metodológico orientada por Thompson que, no presente estudo, se pretende percorrer.

Portanto, sob tal perspectiva, aqui se coloca como importantes um olhar sobre os processos de construção da identidade coletiva dos mototaxistas, a partir das experiências vividas em suas relações de trabalho e no convívio social. No que se refere a trabalhadores autônomos informais, a questão da identidade coletiva é particularmente um problema difícil, nos termos tratados por Francisco de Oliveira em um estudo sobre os impactos da implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari nas relações de trabalho no Recôncavo Baiano. As questões levantadas por Oliveira (2003) iluminam as nossas reflexões no que se refere à questão da identidade dos mototaxistas:

Como perceber a questão da identidade de classe entre os trabalhadores no setor “informal”? Como se pode dar um processo de construção de identidade, de pertencimento, ou em termos clássicos de “consciência de classe” em situações desse tipo? Como transitar da “classe em si” para a “classe para o outro”? A questão da identidade dos “autônomos” se insere na problemática mais geral da construção da identidade de classe por parte dos operários e dos outros grupos sociais dominados, pois, pela situação de trabalho, pela renda, pela condição de não proprietário dos meios de produção – ainda que no “informal” exista certa “ilusão” de autonomia, daí o termo “autônomo” com que eles próprios se denominam –, aqueles pertencem ao conjunto do proletariado em sentido lato (OLIVEIRA, 2003, p.74).

Nesse sentido, a pesquisa intenta apreender o fenômeno do mototaxismo em Campina Grande, com um foco nos processos de construção de sua identidade coletiva, tendo em conta condicionamentos sociais, sobretudo relacionados com sua situação enquanto trabalhadores informais e precarizados.

O nosso interesse em pesquisar o mototaxismo surgiu em função de termos passado pela experiência de trabalhador de moto-taxi em 1996. Esse universo, caleidoscópico, multifacetado e ao mesmo tempo fragmentado, levantou um conjunto de inquietações e interrogações na nossa mente, pois nossas limitações teóricas não nos permitiam obter respostas satisfatórias naquele momento. Tivemos a oportunidade de experimentar a saga desses trabalhadores, marcada por condições de trabalho muito precárias (exposição ao sol e à chuva, perseguição policial, ausência de qualquer cobertura social, risco permanente de

acidentes, vulnerabilidade a todo tipo de violência urbana). Além disso, o mototaxista vive sob o estigma de trabalhador marginal. Em depoimento a nós concedido, um deles afirmou: “a maioria da sociedade vê a gente como marginal... quando acontece um roubo ou assalto o primeiro suspeito é o moto-táxi” (relato do trabalhador José Santos - 34 anos).

Com isso, descobrimos que os desafios eram enormes no que se refere à conquista de um trabalho socialmente protegido. Percebemos também que outras sociabilidades estavam a ser construídas ou as velhas ressignificadas e isso nos inquietou bastante. Por isso, nessa pesquisa, buscamos dialogar com vários autores no sentido de buscar respostas para o conjunto das nossas preocupações.

O fato de conhecermos, em termos de vivência prática, a realidade desses trabalhadores desde a década de 1990 despertou interesse em nos determos sobre a condição social desta categoria de trabalhadores, procurando conhecer a maneira pela qual estruturam suas vidas e atividades. A convivência passada nesse universo de trabalho contribuiu para viabilizar o nosso acesso aos trabalhadores, desta feita, enquanto cientista social, preocupado em explicar as mudanças nas relações de trabalho que vêm ocorrendo nesse segmento, influenciadas pelo contexto global, ora vivenciado pelo mundo do trabalho.

A nossa atividade enquanto mototaxista foi interrompida em 1998 por outros planos, referentes a estudo, um curso de mestrado concluído em 2000, e ao ingresso como docente na Universidade Estadual da Paraíba, em 2002. O contato com a disciplina de Sociologia do Trabalho na condição de aluno especial do PPGS da UFPB/UFPG em 2004 reforçou o nosso interesse em buscar aprofundar os estudos em torno das transformações no universo do trabalho. E, atualmente, como integrante do grupo de estudo criado neste Programa sobre questões do trabalho, decidimos continuar a estudar, agora em nível de doutoramento, com foco em uma dimensão desta complexa realidade, a sua condição de trabalhador informal.

Em 2005 iniciamos um projeto de pesquisa no Programa de Iniciação Científica da UEPB sobre o mototaxismo em Campina Grande. Retomamos o contato com essa realidade, já com outra maturidade, agora na condição de pesquisador preocupado em buscar compreender e explicar as metamorfoses atuais postas pelo mundo do trabalho.

Com vistas a uma fundamentação pertinente do estudo em pauta, busca-se desde contribuições de autores referidos a um debate teórico mais geral até aportes mais especificamente relacionados ao tema. São exemplos: a noção de “experiência” de Edward P. Thompson; a discussão sobre “produção flexível” trazida por David Harvey; a idéia de “Fordismo periférico” de Alain Lipietz; a crítica da “razão dualista”, por Francisco de Oliveira; as abordagens sobre trabalho informal e precário no Brasil, por Cristina Cacciamali, Marcio Pochmann, Ricardo Antunes, Graça Druck, Márcia Leite, entre outros.

A presente pesquisa se utilizou dos seguintes procedimentos metodológicos:

1. Realização de pesquisa bibliográfica referida a temas como: a crise do paradigma taylorista-fordista e a emergência do paradigma flexível; o processo histórico de constituição das relações de trabalho no Brasil; a conformação precária e informal das relações de trabalho no país e quanto à sua reconfiguração sob o paradigma da *flexibilização*, entre outros.
2. Realização de pesquisa documental junto a órgãos públicos de regulação da atividade do mototaxismo em Campina Grande (a exemplo da Superintendência de Transportes Públicos - STTP) e junto ao Sindicato dos Mototaxistas de Campina Grande, bem como pesquisa documental nos arquivos da CG MOTOS, empresa que explora o serviço de transportes de passageiros na cidade.
3. Também fez parte da composição metodológica o recurso da observação direta: através de um conjunto de conversas informais com antigos companheiros de trabalho (aqueles com quem trabalhei no período em que tive a oportunidade de

exercer a atividade de mototaxista). Parte do meu interesse pelo tema está relacionado a minha condição de ex-mototaxista, agora tenho a oportunidade de refletir, em termos sociológicos, sobre essa condição.

4. Realização de entrevistas semi-estruturadas. Foram realizadas 33 entrevistas, distribuídas da seguinte maneira: 10 entrevistas com os mototaxistas permissionários; 10 entrevistas com os mototaxistas vinculados à empresa CG mototáxi; 10 entrevistas com os mototaxistas clandestinos, além disso, entrevistamos o presidente do sindicato dos mototaxistas, o representante da STTP (Superintendência de transportes Público), e o proprietário da CG moto-taxi. Para tanto, foram elaborados 6 (seis) roteiros de entrevistas diferenciados.

As questões abordadas nas entrevistas trataram de destacar as imagens e idéias reproduzidas nas falas dos entrevistados a respeito do seu universo de trabalho, suas concepções de trabalho, bem como o próprio sentido que atribuem às suas atividades e à sua condição de mototaxista. Na maioria das vezes, não faziam referência a experiências profissionais vividas no passado em outras atividades, os aspectos das atividades experienciadas pareciam estar ausentes. As conversas indicavam que novas pistas podiam ser trilhadas com vistas a contribuir para os estudos sociológicos referidos à precariedade no setor de serviços. Enveredar por este terreno parecia ainda mais interessante, na medida em que surgiram recentemente diversas medidas do Governo Federal no sentido de regulamentar os trabalhadores dos serviços, “corrigindo” o estatuto da clandestinidade, dando visibilidade aos “invisíveis”, nos termos de Castel (1998).

No processo de realização das entrevistas, enfrentamos enormes dificuldades. A principal dificuldade estava relacionada ao tempo e à disponibilidade dos mototaxistas para dialogar sobre as suas experiências. Muitas vezes, no momento em que estávamos fazendo os acertos para a realização da entrevista, o telefone tocava ou o passageiro chegava,

imediatamente teriam que partir, pois não podiam perder de ganhar a sua sobrevivência. Além disso, a questão do local (a rua), onde geralmente nos encontrávamos, dificultava o êxito da interlocução.

Diante desse desafio, adotei outras estratégias, acionei minha antiga rede de contatos, e resolvi entrevistar, num primeiro momento, os antigos companheiros de trabalho e através destes chegar aos novos. Primeiro, consegui uma sala adequada no centro da cidade para realizar as entrevistas; tal escolha se deu em virtude do maior fluxo dos mototaxistas ser nesta zona; em seguida, defini a quantidade, de forma aleatória, de entrevistados (dez entrevistados por segmento), além do presidente do Sindicato da categoria, o gerente de trânsito da STTP e o proprietário da empresa CG Motos. Vale salientar que a minha condição anterior de ex-mototaxista facilitou o acesso ao conjunto dos interlocutores, através dos laços de amizade e da consideração recíproca. Do reconhecimento da legitimidade do nosso trabalho, por parte dos ex-colegas de trabalho, foi possível encontrar uma alternativa para a interlocução, geralmente nos horários de menor fluxo de passageiros.

Também procurei visitar alguns mototaxistas internados em hospitais, seja por motivos de acidentes ou de saúde. Tal estratégia está associada à dimensão da disponibilidade, uma vez que na rua eles não dispõem de tempo para conceder entrevistas. Na oportunidade, percebi maior fluência no processo de descrição das suas experiências (no leito do hospital senti que o tempo parece não passar), portanto o prazer da interlocução tornava-se muito agradável, dessa forma, pude extrair o máximo de informações sobre o cotidiano de trabalho.

No processo de seleção dos sujeitos entrevistados, levamos em consideração a nossa experiência anterior na condição de moto-taxista, o que permitiu desenvolver uma relação com grande parte dos mototaxistas desde 1996, momento de eclosão dessa atividade em Campina Grande, contexto de exercício do nosso protagonismo. No primeiro momento, os sujeitos escolhidos foram aqueles que vêm participando da atividade desde o início, antes da

regulamentação. Tal escolha justifica-se pelo fato desses sujeitos terem vivenciado, desde a situação de clandestino a de regulamentados e vice-versa. No segundo momento, entrevistamos aqueles que estavam na atividade há aproximadamente 5 (cinco) anos e, em seguida, aqueles menos experientes no exercício da profissão, com menos de 5 (cinco) anos.

Na pesquisa de campo, foi fundamental assegurar aos entrevistados liberdade suficiente para que pudessem exprimir e narrar com detalhamento sua experiência ². No que se refere ao processo de aplicação dos questionários é importante ressaltar que a nossa condição anterior nos ajudou em grande medida, pois essa etapa da pesquisa foi demarcada por algumas dificuldades: a primeira delas foi a delimitação do universo para aplicação dos questionários nos três segmentos de trabalhadores (permissionários, CG motos e clandestinos), mas conseguimos resolver esse impasse a partir da constituição de uma amostra aleatória de 10% do total dos trabalhadores nos três segmentos (73 permissionários, 24 CG Motos e 110 clandestinos), o que significou um total de 207 (duzentos e sete) questionários aplicados; outra dificuldade foi quanto ao levantamento dos pontos de moto-táxi nos bairros da cidade, percorremos bairro por bairro para realizar a contagem dos pontos, a partir de então, elaboramos um mapa com a distribuição espacial dos pontos, em seguida, fizemos a aplicação dos questionários levando em consideração o critério de distribuição espacial, de maneira que em todos os pontos fosse aplicado o questionário, assim, poderíamos ter uma radiografia mais precisa.

Ainda utilizou-se como recurso de pesquisa o diário de campo, onde foi feito o registro de fatos cotidianos que ocorreram no processo de pesquisa e que, muitas vezes, poderiam parecer irrelevantes, isso talvez possa trazer-nos ao contrário um enriquecimento na atividade do pesquisador, como de fato aconteceu.

2- No sentido de evitar qualquer tipo de constrangimento, desde o início foi garantido o anonimato aos entrevistados. Portanto, os nomes que aparecerão ao longo do texto são todos fictícios.

Este estudo encontra-se estruturado nas seguintes partes: capítulo 1 - SOB O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA: MARCAS DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE NA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA. O objetivo desse capítulo é procurar enfatizar as raízes históricas da precariedade e da informalidade no processo de formação sócio-econômica brasileiro, assim, o capítulo ficou com a seguinte configuração: no primeiro tópico intitulado: O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA discutimos a influência desse regime de acumulação no processo de industrialização brasileiro, que significou a transição de uma produção em massa para a produção em série. Esse percurso nos ajuda a compreender a gênese da precariedade e da informalidade no processo de formação sócio-econômica brasileiro.

No tópico O CAMINHO BRASILEIRO DA INDUSTRIALIZAÇÃO: FORDISMO PERIFÉRICO, empreendemos um esforço para mostrar o caráter tardio do capitalismo brasileiro, assumindo dessa maneira a condição de *fordismo periférico* numa composição entre um setor dinâmico, restrito, onde se estabeleceu um mercado formal de trabalho, e outro tradicional, mais amplo, onde predominou um mercado informal de trabalho.

No terceiro tópico, A CONFORMAÇÃO DE UMA CIDADANIA REGULADA, serão apresentados os pilares fundamentais para a compreensão da institucionalização da cidadania regulada no contexto dos anos 1930. Em primeiro lugar, institui-se a carteira profissional de trabalho, a regulamentação das profissões e o sindicato oficial definem, assim, os três parâmetros no interior dos quais demarcam uma cidadania de tipo regulada.

O segundo capítulo, SOB O PARADIGMA FLEXÍVEL: NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE NAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL analisa o paradigma da *flexibilização* como mecanismo de reconfiguração da precariedade e da informalidade nas relações de trabalho, como condição indispensável para a

lógica de acumulação de capital, ou seja, uma alternativa encontrada pelo capital frente à crise do *fordismo*.

O primeiro tópico desse capítulo trata de demarcar A CRISE DO FORDISMO E A EMERGÊNCIA DO PARADIGMA FLEXÍVEL como condição de sobrevivência e reprodução do processo de acumulação de capital, constituindo-se como novo paradigma produtivo, que difere e tenciona o modelo de produção em massa, característico da indústria *fordista*. Surge, então, o trabalho multifuncional, polivalente e flexível, vinculado a novas demandas do mercado.

O segundo tópico desse capítulo: A GLOBALIZAÇÃO E O NOVO PADRÃO (PRECARIZADO) DE RELAÇÕES DE TRABALHO mostra que o processo de globalização em curso tem como marca o aprofundamento da precariedade do trabalho, na medida em que fragmenta e heterogêiniza o mundo do trabalho. Atenta-se ainda para o fato de que esse processo tem provocado nos termos de Bauman (1999, p.112) “o esgarçamento e a volatibilidade dos vínculos sociais, marcados pela efemeridade das afetividades, pelas novas expressões e rearranjos identitários, pela perseguição cega à satisfação dos desejos, pelo imediatismo dos projetos e ações em suas circunscrições cada vez mais individualizantes”.

O terceiro e último tópico desse capítulo: O CAMINHO BRASILEIRO DE REEDIÇÃO DA PRECARIÉDADE E DA INFORMALIDADE destaca o processo de metamorfose da precariedade e da informalidade na formação social brasileira. Assim, a *nova informalidade* se caracteriza pela presença de novos trabalhadores informais, em velhas e novas atividades, articuladas ou não com os processos produtivos formais, ou em atividades tradicionais da “velha informalidade” que são por eles redefinidas (Amaral; Druck; Filgueiras, 2004). Pode-se constatar um processo de reedição da precariedade, em outros patamares, com novos sentidos e significados, marcados por um processo de tendência da centralidade do mercado.

O terceiro capítulo: A EMERGÊNCIA DO FENÔMENO DO MOTOTAXISMO EM CAMPINA GRANDE E A NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE elucida as reverberações de um processo social global no contexto local, atentando para a dinâmica própria da condição periférica frente às dinâmicas dos processos sociais desencadeadas na esfera global. Assim o eixo central do capítulo é compreender que tipos de relações de trabalho e formas de sociabilidade estão na base da constituição do segmento de trabalhadores de moto-táxi em Campina grande. Faremos, então, um retrospecto do processo de formação sócio-econômica do município de Campina Grande no sentido de captar as raízes da precariedade e da informalidade e apontar o processo de reconfiguração de ambas. Essa parte do trabalho pretende destacar o desenvolvimento, mudanças e impasses referidos ao mercado de trabalho. Esse quadro visa tornar evidente a correspondência entre o contexto nacional, internacional e local, particularmente quanto: a) ao momento da industrialização brasileira; b) à crise do desenvolvimentismo nos anos 1980; c) ao neoliberalismo e à crise dos anos 1990; d) às novas configurações do período recente. Sendo assim, passamos a discutir o processo de formação sócio-econômica de Campina Grande e os seus desdobramentos.

O primeiro tópico desse capítulo: UM BREVE RETROSPECTO DA FORMAÇÃO SÓCIO ECONÔMICA DE CAMPINA GRANDE recupera o processo de formação econômica do município no contexto do processo de desenvolvimento brasileiro, no sentido de captar as nuances das raízes da informalidade e da precariedade, o que problematiza o caráter genético-estrutural da informalidade e da precariedade no processo de desenvolvimento de Campina Grande. Assim, o mototaxismo apresenta-se como um processo de reconfiguração do trabalho frente ao novo contexto de mudanças no âmbito das relações de trabalho.

No segundo tópico: A EMERGÊNCIA DO MOTOTAXISMO COMO FORMA DE RESISTÊNCIA E DE REINVENÇÃO DO TRABALHO EM CAMPINA GRANDE NO

CONTEXTO DA CRISE DO EMPREGO procuramos compreender e explicar o fenômeno do mototaxismo enquanto processo social em que os trabalhadores resistem, reinventando seu próprio trabalho frente ao persistente quadro de desemprego e, ao mesmo tempo, configura-se como luta pela sobrevivência dessa categoria de trabalhadores excluídos do mercado de trabalho formal.

O capítulo quarto: OS MOTOTAXISTAS EM CAMPINA GRANDE: PERFIL E PERCEPÇÕES tem como objetivo buscar descrever o perfil destes trabalhadores, e, em seguida, compreender os processos e condições de trabalho, destacando o cotidiano dos mesmos e, por último, capturar a dimensão do discurso, práticas e percepções apreendidas por eles, na dinâmica desse processo, como enfrentam as condições de trabalho que se apresentam, imprimindo sentido à sua experiência. Assim, neste capítulo as suas vozes ecoam, a partir das seguintes formulações: Quais as suas percepções em relação ao seu trabalho? Como percebem os outros segmentos? O que dizem sobre os usuários? O que dizem sobre o Poder Público frente à situação em que se encontram? Como se percebem enquanto coletivo? Qual o significado do sindicato? Que formas de resistência e de lutas esses discursos e práticas sugerem? Quais as perspectivas que se colocam para os mototaxistas enquanto “classe”? Com essas formulações pretendemos dessa maneira capturar essa teia de sentidos.

Por fim, apresentamos algumas considerações finais a partir de uma reflexão sobre o referencial teórico e das evidências empíricas da pesquisa de campo.

CAPÍTULO 1 - SOB O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA: MARCAS DA PRECARIEDADE E DA INFORMALIDADE NA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA

Este capítulo tem o propósito de realçar as raízes históricas da precariedade e da informalidade no processo de formação sócio-econômica brasileiro, mais particularmente no seu processo de industrialização tardia.

No primeiro tópico, discutimos a influência do paradigma taylorista-fordista no processo de industrialização brasileiro, de modo a realçar suas especificidades. No tópico seguinte empreendemos um esforço para mostrar o caráter tardio do capitalismo brasileiro, assumindo dessa maneira a condição de “fordismo periférico”, numa composição entre um setor dinâmico, restrito, onde se estabeleceu um mercado formal de trabalho, e outro tradicional, mais amplo, onde predominou um mercado informal de trabalho. No terceiro e último tópico, apresentamos os pilares fundamentais para a compreensão da institucionalização da cidadania regulada no contexto dos anos 1930. Em primeiro lugar instituiu-se a carteira profissional de trabalho, a regulamentação das profissões, o sindicato oficial, os três parâmetros no interior dos quais foram demarcados os termos de uma cidadania de tipo regulada.

1.1 - O PARADIGMA TAYLORISTA-FORDISTA

Iniciamos com uma breve descrição do paradigma *taylorista-fordista*, no sentido de captar a gênese da precariedade e da informalidade no processo de formação sócio-econômica brasileiro.

O paradigma que delineou os “princípios da organização científica do trabalho” não se limitou a representar apenas uma forma de dominação do capital sobre o trabalho, representou um novo modelo de desenvolvimento. Abriu as fronteiras para novas formas de controle do tempo de produção. O *fordismo* significou a transição a um novo modelo de acumulação de capital, fundamentado na produção em série e na produção em massa.

Na ponderação de Coriat (1982), os princípios *tayloristas/fordistas* modificaram em grande medida o processo de trabalho, as formas gerais de extração do sobretrabalho e as condições de formação do valor de troca. Sob a égide da nova maneira de organização do trabalho, além das transformações da composição técnica do capital (máquinas industriais), o *taylorismo* e o *fordismo* criam novos mecanismos de extração da mais-valia, baseados na produção em série, permitindo o barateamento dos preços dos produtos industrializados.

O novo modelo de acumulação não se limitou a criar novas formas de produção, também criou novas formas de consumo, substituiu em escala cada vez mais ampla a produção doméstica de subsistência por meios mercantis. O *fordismo* modificou também a institucionalidade, através de um conjunto de normas e regras implícitas no processo de trabalho, implicando em um novo modo de regulação no que se refere à relação salarial e à concorrência entre os capitais, visando ajustar as distorções comportamentais de caráter individual aos princípios do novo regime de acumulação e, ao mesmo tempo, cedendo a pressões de um sindicalismo cada vez mais aparelhado e orientado para barganhar melhores salários e condições de trabalho nos processos de negociação coletiva.

Nesse contexto, a proposta de uma “política de trabalho” foi apresentada por Keynes como mecanismo para enfrentar a grave crise de 1929. Tal política criticou de maneira tenaz a regulação das relações entre capital e trabalho por meio dos ajustes concorrenciais, por entender que os sindicatos já haviam adquirido capacidade de interferir no processo, propondo uma nova forma de gestão da força de trabalho. Para Coriat (1982, p. 99), o Estado planejador teria três objetivos fundamentais:

- 1) Fixação de um marco jurídico-legal, com um conjunto de regras e normas sobre a mesma relação de exploração (duração do trabalho, horas extraordinárias, trabalho infantil, salários, etc.);
- 2) Instauração do salário indireto (pensões, auxílio doença, aposentadoria), para repartir de outro modo os benefícios concernentes às condições mercantis e não mercantis de reconstituição da força de trabalho, com o fim de assegurar, sobre uma base duradoura, a existência de mão-de-obra barata da qual necessita a grande indústria;
- 3) A estruturação inteiramente nova da assistência aos desempregados e acidentados, já concebida como um sistema de ajuda aos mais necessitados, mas como um meio de incorporação e controle das forças de trabalho, visando mantê-las em “reserva” para a produção capitalista. Ao lado disso, o Estado procurou vincular a gestão de trabalho às modalidades da acumulação do capital, introduzindo a negociação coletiva entre trabalhadores e empresários e condicionando a elevação dos níveis de salário à elevação da produtividade.

As novas medidas favoreceram o equilíbrio econômico, por meio de mecanismos de Proteção Social e de distribuição dos ganhos de produtividade, o que garantiu o aumento da renda dos assalariados. Esse equilíbrio macroeconômico foi responsável pelo crescimento econômico registrado nos países capitalistas mais desenvolvidos desde o segundo pós-guerra até meados dos anos 1960, podendo-se assim dizer que o *fordismo*, enquanto modelo de desenvolvimento, logrou ganhos de produtividade sem precedentes na história ³.

3 - O Estado criou esse novo equilíbrio (através da gestão da força de trabalho e da criação de uma série de normas regularizadoras das condições de trabalho que instituíram novos direitos do trabalho, como salário mínimo, duração máxima da jornada de trabalho, aposentadoria, salário desemprego, negociações coletivas etc.). Isso não significa, de forma nenhuma, desconsiderar as lutas que a classe trabalhadora desenvolveu historicamente no sentido de ver assegurado melhores condições de vida e de trabalho. É somente no quadro dessas lutas, que, aliás, assumia naquele momento uma enorme impetuosidade, que se pode entender a criação desses novos direitos. O fato de o Estado haver inserido esses direitos num regime de regulação, visando garantir o equilíbrio do novo modelo de desenvolvimento não elimina o caráter da conquista que eles se revestem. Pelo

É fato que o desenvolvimento do *taylorismo/fordismo* não foi homogêneo, cada país teve o seu processo específico, conforme singularidades histórico-institucionais. Seus desdobramentos em direção a periferia, por outro lado, produziram configurações ainda mais diversificadas⁴.

Quando foram manifestadas as suas fragilidades e limites, com a ascensão dos movimentos sociais no final da década de 1960, os impactos não foram sentidos apenas quanto à “organização científica do trabalho”, mas no que se refere ao modelo de desenvolvimento como um todo, levando à configuração de um novo padrão de acumulação e de regulação.

A resistência dos trabalhadores foi o elemento central na contestação desse modelo de desenvolvimento. Os mecanismos de resistência, mais ou menos conscientes, mais ou menos explícitos, se manifestavam na linha de produção quando os trabalhadores paralisavam uma seção onde se produzia uma peça fundamental para a elaboração do produto a ser fabricado e ou simplesmente atuavam boicotando e sabotando o processo de produção ou ainda quando atingiam níveis cada vez maiores de absentéismo. Isso criou sérios problemas no processo de produção, que resultou num declínio considerável da produtividade, atingindo dessa maneira a estrutura do modelo de desenvolvimento.

Ao impedir o aprofundamento constante dos princípios norteadores da ‘organização científica do trabalho’, necessários à garantia dos ganhos de produtividade e da extração da mais-valia, os trabalhadores tornam a organização taylorista/fordista do processo de trabalho ineficaz em seu objetivo fundamental: o aumento da produtividade, através da elevação constante dos ritmos de trabalho (LEITE, 1994, p. 79).

Dessa maneira, os trabalhadores questionavam além do ritmo de trabalho o fracionamento do processo produtivo, o trabalho parcelado e repetitivo, bem como os baixos

contrário, é apenas um testemunho de como o Estado e as classes dominantes procuram sempre inserir as conquistas logradas pelos trabalhadores em seus movimentos num quadro institucional que assegure a manutenção da acumulação capitalista e da lucratividade das empresas (LEITE, 1994, p.77).

⁴ A isso voltaremos depois, para situarmos o caso brasileiro.

salários em relação aos salários vigentes, que deterioravam paulatinamente as suas condições de vida. Pode-se dizer que, a partir do final dos anos 1960, se anuncia a crise da “organização científica do trabalho” como modelo de desenvolvimento.

A crise do *fordismo* manifestou-se através do fortalecimento das lutas de classe no cerne mesmo do processo de trabalho, as quais, por sua vez, impuseram limites à elevação da taxa de mais-valia. Os limites técnicos da “organização científica do trabalho” foram evidenciados nesse contexto. De acordo com as ponderações a seguir:

Eles aparecem como conseqüência da própria lógica que está por trás dessa forma de organização do trabalho: ao parcelar indefinidamente o trabalho e multiplicar o número de postos, o *fordismo* aumentou a distância que deve ser percorrida pelo produto no interior da empresa até chegar ao resultado final. Dessa maneira, aumentou o tempo em que o produto é apenas transportado e não transformado, e “os tempos ‘mortos’ eliminados antes da produção regressam por outro lado (CORIAT, 1982, p. 135).

Esses fatores no seu conjunto impediram a “organização científica do trabalho” de dar continuidade ao processo de valorização do capital, com lastro no aumento da produtividade, resultando na queda da taxa de lucro das empresas, o que representou o estrangulamento do referido modelo de desenvolvimento. Essa conjuntura foi fortemente influenciada pelo choque do petróleo na primeira metade da década de 1970, atingindo de frente a lucratividade das empresas, bem como resultando em queda nos investimentos, no emprego e na renda. Sendo assim, a queda da demanda agregada infartou o modelo Keynesiano.

A transição da década de 1970 para 1980 teve como ponto de inflexão o choque monetarista. Tal política visualiza a recomposição da competitividade e dos lucros, empreendendo-se a destruição do sistema de regulação salarial e demarcando uma situação de crise para a era *fordista*. De acordo com Leite (1994, p. 82), se a crise da “organização científica do trabalho” é um fato, a substituição do paradigma *taylorista/fordista* é um processo ainda em desenvolvimento. A década de 1990 se caracteriza como momento de

construção de um novo paradigma que se respalda na base técnica da microeletrônica e tem com princípio central a *flexibilidade*.

De acordo com Pochmann (2004), as transformações ocorridas na passagem da década dourada do capitalismo do segundo pós-guerra – caracterizada pelo auge da economia de bem-estar social nos países centrais – para a fase de economia em crise, no último quartel do século XX, marcam uma série de eventos que levam à quebra dos princípios básicos do *regime de acumulação fordista* de produção em massa, caracterizado pela busca do pleno emprego e pela sustentação de níveis crescentes de consumo e renda.

Entretanto, antes de discorrer sobre os desdobramentos da crise do *fordismo* e sobre a configuração de um novo paradigma produtivo, o *flexível*, requer que passemos a situar basicamente o modo de inserção do Brasil em uma dinâmica de acumulação de capital denominada de *fordismo periférico*.

1.2 - O CAMINHO BRASILEIRO DA INDUSTRIALIZAÇÃO: FORDISMO PERIFÉRICO

A primeira Revolução Industrial orientou a transição da manufatura para a indústria moderna, inaugurando a era da maquinaria, das fábricas, da expansão do trabalho assalariado⁵. Impôs a necessidade de adaptação do homem ao ritmo das máquinas. Posteriormente, inaugura-se um novo momento, marcado pelos modelos de acumulação rígidos: o *Taylorismo* e o *Fordismo*, aprofundando a racionalização e implantando a linha de montagem, tornando a produção mais previsível, controlável e planejável. O surgimento do *Taylorismo* nos Estados Unidos, no final do Século XIX, provocou uma nova concepção produtivista e sistemática de organização do trabalho, onde as tarefas passaram a ser feitas de forma ritmada e cada vez mais individualmente pelos operários, eliminando as atividades em grupo e simplificando as mesmas. Este processo ampliou a produtividade e intensificou o controle sobre o trabalhador, pois o mesmo passou a ser vigiado e, através de um marcador do tempo, o cronômetro, passou a ter que cumprir a determinação do seu superior para realizar suas tarefas em uma limitada carga horária.

A linha de montagem, a racionalização do trabalho e as tecnologias efetivadas pelo *fordismo* seguiram o mesmo caminho do *taylorismo*, aprofundando-o, elevando o grau de mecanização na realização das atividades, simplificando-as e padronizando-as cada vez mais, através da produção em série e de massa, conforme foi muito bem representado no filme “Tempos Modernos”, de Charles Chaplin. O *Fordismo*, que nos países centrais visava obter produção e consumo em massa, se expandiu também para a América Latina, inclusive para o Brasil. Entretanto, dadas as características próprias da industrialização brasileira, marcada por um caráter tardio, produziu-se um padrão especial de industrialização: o “fordismo periférico”

⁵ Para compreender esse processo social remetemos o leitor para o texto de MARX, Karl. O capital. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil S.A, Livro Primeiro, 1989. Principalmente os seguintes capítulos: Divisão do Trabalho e Manufatura (cap. XII); A Maquinaria e a Indústria Moderna (cap. XIII). Cabe ressaltar que não é propósito desse trabalho aprofundar esse momento de desenvolvimento do capitalismo, mas apenas situar o leitor sobre a existência desse processo.

Lipietz (1998), numa composição entre um setor dinâmico, restrito, onde se estabeleceu um mercado formal de trabalho, e outro tradicional, mais amplo, onde predominou um mercado informal de trabalho.

Nos termos de Lipietz (1998), experiências de industrialização como a brasileira seriam melhor identificadas como de tipo “fordismo periférico”. A industrialização ocorreu de modo tardio e fortemente ancorado no tripé: capital nacional privado, capital estatal e capital privado multinacional, com crescente dominância deste último; o processo de assalariamento, embora crescente, foi parcial; estabeleceu-se uma combinação discrepante entre um pólo dinâmico, fortemente integrado à economia mundial e dotado de alguns mecanismos de proteção social, e outro vinculado subalternamente àquele, capaz de integrar amplas parcelas da população trabalhadora, mas sob padrões marcadamente precários.

No percurso do processo de industrialização comum a várias sociedades é flagrante a coexistência do trabalho formal com o informal, fazendo uso de processos técnicos elementares e com uma divisão do trabalho bastante sumária, convivendo lado a lado o trabalho altamente qualificado com trabalho com poucas qualificações. No Brasil, o processo de industrialização foi marcado por um caráter dependente e que misturou o trabalho formal com o informal como condição para o desenvolvimento dos processos de acumulação de capital.

Portanto, levando-se em consideração o caráter do processo de industrialização ocorrido no Brasil desde os anos 1930, o fenômeno do que veio a ser chamado, pela literatura das instituições financeiras internacionais, “setor informal” não é novo⁶. Ele é constitutivo de uma articulação entre industrialização sem base prévia de serviços, horizontalizando-os para poder socorrer àquela sem competir pelo fundo de capital propriamente dito. E, por isso, fazendo-se, sobretudo mediante o uso intensivo de mão-de-obra. Certamente, no caso da

⁶ O termo “informal” terminou por ser adotado em escala internacional graças à difusão que lhe deu, entre outras, a Organização Internacional do Trabalho.

industrialização primeira, ocorrida nos países capitalistas hoje desenvolvidos, um setor desse tipo existiu. A diferença entre os casos “clássicos” e os casos de economias da periferia do capitalismo é, provavelmente, que esse setor “informal” não desaparecerá, pelo menos enquanto a condição de representação das classes dominadas persistirem como tal, isso significa que nos países ditos periféricos o trabalho informal assumiu a condição de indispensável no processo de acumulação de capital. Essa lógica não permitiu que as classes dominadas encontrassem estratégias de superação para além da informalidade. Deve-se, por antecipação, diferenciá-lo de um setor que começa a surgir nas franjas dos sistemas capitalistas desenvolvidos, um refluxo da produção para valores de uso: neste caso está-se em presença de um setor “informal” que é resultado de um longo processo de industrialização e de acumulação de riquezas talvez nele mesmo uma “desmercantilização” da força de trabalho (OLIVEIRA, 2003, pg.71).

Esse contexto foi marcado pelo “desenvolvimentismo”, em que o Brasil assumiu um papel de economia complementar ao processo de acumulação dos capitais nos países centrais. Nesse sentido, a evidente desigualdade de que se reveste o desenvolvimento do capitalismo no Brasil combinou-se com uma base de acumulação razoavelmente pobre para sustentar a expansão industrial e a conversão da economia pós-anos 30. Nos termos de Oliveira (2006), essa combinação de desigualdades não é original. Em qualquer mudança de sistema ou de ciclos ela é, antes, uma presença constante.

A originalidade consistiria talvez em dizer que – sem abusar do gosto pelo paradoxo – a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo, um modo de compatibilizar a acumulação global, em que a introdução das relações novas no arcaico libera força de trabalho que suporta a acumulação industrial-urbana e em que a reprodução de relações arcaicas no novo *preserva* o potencial de acumulação liberados *exclusivamente* para fins de expansão do próprio novo (OLIVEIRA, 2006, p.08).

Essa forma parece absolutamente necessária ao sistema em sua expressão concreta no Brasil, quando se opera uma transição tão radical de uma situação em que a realização da

acumulação dependia quase integralmente do setor externo, para uma situação em que será a gravitação do setor interno o ponto crítico da realização, a permanência dele mesmo. Desta feita, o sistema caminhou de forma inexorável para uma concentração de renda e do poder, de maneira que as tentativas de intenção corretiva ou redistributivista – na visão de alguns – transformaram-se no pesadelo “prometeico” da recriação ampliada das tendências que se queria corrigir, nos termos de Francisco de Oliveira (2006). Esse contexto estava sintonizado com a industrialização e a introdução do *Fordismo* no Brasil, mas um *fordismo* de natureza periférica.

O economista francês Lipietz, (1998, p. 310) caracteriza o “fordismo periférico” como “uma caricatura de *fordismo*, uma tentativa de industrialização segundo a tecnologia e o modelo de consumo fordianos, ainda que sem as condições sociais, seja no referente ao processo de trabalho, seja no referente à norma de consumo das massas”.

Após alguns sucessos iniciais, o modelo de industrialização *fordista* na periferia, centrado na adoção parcial, e freqüentemente, ilusória do modelo central de produção e consumo, ainda que sem a adoção das correspondentes relações sociais, mostrou-se, com efeito, incapaz de inserir-se no “circulo virtuoso” do *fordismo* central.

Ainda na trilha percorrida por Oliveira (2006), é possível entender que o elo que falta deve ser procurado, antes de qualquer coisa, na estrutura social interna – consolidada pela manutenção de uma distribuição muito desigual da renda no setor de exportação de matérias-primas e pelo fracasso redistributivo das reformas agrárias – e na incapacidade de ampliar o setor manufatureiro e de realizar a integração do consumo popular ao regime de acumulação. A existência do centro pesa, sobretudo, em função do sucesso de sua própria “autocentragem”: a difusão do regime de acumulação intensiva amplia, pelo menos nessa época, as diferenças de competitividade entre o centro e a periferia, excluindo esta última do comércio internacional e da produção de bens manufaturados. E, no entanto, é em razão

mesmo desse sucesso que o centro irradia seu modelo de produção e suas normas de consumo, levando a substituição de importação a uma armadilha mimética. Produz-se aqui uma caricatura de *Welfare State*: a cidadania regulada ⁷.

Ainda na trilha de Lipietz (1998, p. 332), “O desenvolvimento do ‘fordismo periférico’ opera em uma escala que exclui o espaço territorial e reduz os países à ‘pontas’ em um espaço mundial discreto, enquanto o desdobramento dos circuitos de ramos fordistas nos territórios do centro visa, ao contrário, adaptar-se às nuances do tecido social espacializado”. Esse momento sugere um processo denominado de *cidadania regulada*.

⁷ Essa discussão será feita na próxima seção.

1.3 - A CONFORMAÇÃO DE UMA CIDADANIA REGULADA

O processo de organização da vida econômica e social brasileira foi redefinido com o fim da República Velha, contexto em que ascendeu ao poder Getúlio Vargas, o qual ressaltou a necessidade de intervenção do Estado na vida econômica com o objetivo de estimular a industrialização. A abolição das relações de trabalho escravocratas, no final do século anterior, constituiu-se numa condição fundamental para que fosse possível a inserção da economia brasileira nos marcos do capitalismo. No limiar dos anos 1930, tornava-se evidente o esgotamento do modelo primário exportador plasmado no latifúndio e na monocultura.

Esse processo de intervenção do Estado na economia sinaliza as limitações do automatismo de mercado, conforme propugnavam os utilitaristas. Para Santos (1987, p. 65), “pode-se considerar que a hegemonia ideológica do *laissez-faire* teve vida curta no Brasil, restrita a área urbana, entre 1888 e 1931, no que concerne à economia, e vulnerada a partir de 1923 no que diz respeito às relações sociais”.

O contexto histórico exigia uma mudança na composição da elite, visando à renovação do equipamento ideológico com que se enfrentava o problema da ordem econômica e social, e ainda a necessidade de alteração das normas que presidiam o processo de acumulação e as relações sociais que daí emanava.

As mudanças operavam no sentido da acumulação e da diferenciação da estrutura econômica do país, associada à tradicional política de proteção do setor cafeeiro. Sendo assim, a questão principal era preservar o nível de emprego pelo mecanismo da compra e queima de estoques, uma vez que a economia deparava-se com a depressão.

O gargalo de todo o problema econômico do país encontrava-se, entretanto, na diferenciação industrial e, tal a experiência das décadas anteriores demonstrara, não se podia confiar que fosse obtida pela simples operação do mercado *laissez-fairiano*. O Estado deveria interferir na ordem da acumulação e reestruturá-la, criando as condições para que se processasse tão rapidamente quanto à estrutura dos recursos o permitisse (SANTOS, 1987, p.67).

O mecanismo institucional utilizado pelo Estado Novo, Santos (1987) conceitua de “cidadania regulada”. Ele o sugere como conceito fundamental para entender a política econômico-social pós 1930, e ainda acrescenta que as raízes do conceito de *cidadania regulada* se encontram não em um código de valores políticos, mas em um sistema de estratificação ocupacional, tal sistema sendo definido por norma legal. Assumem a condição de “cidadãos” aqueles membros da comunidade que se encontram localizados em qualquer uma das ocupações reconhecidas e definidas em lei. A cidadania está embutida na profissão e os direitos do cidadão restringem-se aos direitos que ocupam no processo produtivo, tal como reconhecido por lei. Assumem a condição de pré-cidadãos todos aqueles cuja ocupação a lei desconhece.

A associação entre cidadania e ocupação proporcionará as condições institucionais para que se inflem os conceitos de marginalidade⁸ e de mercado informal de trabalho, uma vez que nestas últimas categorias ficarão incluídos não apenas os desempregados, os subempregados e os empregados instáveis, mas também aqueles cujas ocupações, por mais regulares e estáveis, não tenham sido ainda regulamentadas.

Nesse contexto, havia uma permanente pressão por parte dos diversos segmentos da sociedade brasileira no sentido da regulamentação de suas ocupações, portanto disseminava-se o conceito de *cidadania regulada* na cultura cívica do país. Nessa direção, o Estado brasileiro promulga, em 1931, uma nova lei de sindicalização, distinguindo entre sindicato de empregadores e de empregados e fixando a sindicalização por profissões. Em seguida, em 1932, institui a carteira profissional de trabalho. A regulamentação das profissões, a carteira profissional e o sindicato público definem, assim, os três parâmetros no interior dos quais demarcam uma cidadania de tipo regulada.

⁸ Para aprofundar o debate sobre marginalidade remetemos o leitor ao texto de José Nun “O futuro do emprego e a tese da massa marginal”. *Novos Estudos*, nº 56, 2000. Retornaremos a esse debate mais adiante.

Para complementar os marcos da regulação, em 1933 o Estado cria o primeiro instituto de aposentadorias e pensões (IAPM). O sistema previdenciário estatal permitiu a consolidação dos laços que amarravam ao mesmo destino a oligarquia política, que controlava as instituições do Ministério do Trabalho, e a oligarquia sindical, que controlava os organismos operários. Na base de tudo, encontrava-se a prática da “cidadania regulada”, sem a qual todo o sistema de controle sindical e de distribuição de benefícios previdenciários compensatórios perderia em eficácia. Essa arquitetura geopolítica foi montada nos primeiros quatro anos da década de 30. Nesse contexto, nas sociedades industrialmente mais desenvolvidas prevalecia o modelo de produção *taylorista/fordista*, o qual repercutiu de um modo particular na realidade brasileira.

O *taylorismo-fordismo* emergiu de um esforço de superação da crise do capitalismo desencadeada a partir Século XIX, possibilitando o aumento da produção, o controle do patrão sobre o trabalhador e, sobretudo, o aumento das taxas de lucro. Entretanto, na década de 1970, uma nova crise do sistema capitalista já era notada. A insatisfação dos trabalhadores, a crise do *Welfare State* e o processo de globalização fizeram com que uma nova estratégia de aumentar - ou pelo menos de manter - a produção dentro da lógica capitalista fosse desenvolvida. Surgiram, então, os modelos de produção flexíveis - destacando-se na Europa, Ásia e EUA, inovando no sentido da organização do trabalho, onde a subjetividade do trabalhador passa a ser cada vez mais considerada para gerar o aumento da produtividade. Esse é o processo em que se estabelece no cenário internacional, mas não de forma homogênea. Apresenta especificidades, a exemplo do caso brasileiro, onde as relações capitalistas se introduziram tardiamente.

CAPÍTULO II - SOB O PARADIGMA FLEXÍVEL: NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIIDADE E DA INFORMALIDADE NAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO BRASIL

Este capítulo tem por objetivo, como anuncia o título, discutir o paradigma da *flexibilização* como mecanismo de reconfiguração da precariedade e da informalidade nas relações de trabalho, como condição indispensável para a lógica de acumulação de capital, ou seja, uma alternativa encontrada pelo capital frente à crise do *fordismo*. Faremos então, uma breve recuperação do debate que se estabeleceu sobre a categoria da *informalidade*.

2.1 – PERSPECTIVAS TEÓRICAS DE ABORDAGENS DO TEMA DA INFORMALIDADE

Para Beltrão (2010), o conceito de informalidade tem sido usado para caracterizar dois fenômenos distintos. O primeiro, identificado nos anos 1970, define este setor como representando o conjunto das atividades econômicas em que não há separação nítida entre capital e trabalho. Neste grupo estariam situados os trabalhadores por conta própria, os prestadores de serviços independentes, os vendedores autônomos, os pequenos produtores e comerciantes e os ajudantes – familiares ou contratados.

Outra interpretação foi lançada no final dos anos 1990 nos países industrializados e indica as atividades econômicas que fogem da regulação do Estado, caracterizada como economia subterrânea, submersa ou invisível. O fato de essas atividades estarem parciais ou totalmente fora da legislação vigente facilita a sonegação de informações sobre o número de empregos gerados, o nível de produção, o volume comercializado e as receitas percebidas, o que leva à subestimação desses agregados nas estatísticas oficiais. Isso sugere uma “nova informalidade” que tem aumentado a cada dia junto às formas de informalidades consideradas tradicionais.

O termo “setor informal” foi cunhado no final dos anos 1960 pela Organização Internacional do trabalho (OIT) e utilizado pela primeira vez nos relatórios sobre Gana e o

Quênia, elaborados no âmbito do Programa Mundial de Emprego, em 1972⁹. O programa teve como objetivo avaliar a evolução do emprego e da renda nos países em desenvolvimento, principalmente naqueles em que o Estado tinha implementado um rápido processo de industrialização.

Esse processo resultará em inúmeras e variadas atividades que, embora modernas, possuíam características peculiares: não eram organizadas com base no trabalho assalariado e seus níveis de remuneração se distanciavam fortemente da média estipulada para seu setor, situando-se próximos daqueles das atividades tradicionais. No relatório da OIT, são destacados enfoques duais da estrutura econômica e critérios para reconhecer os setores formais e informais, em suas denominações como setores tradicional e moderno ¹⁰.

No sentido de superar as dificuldades teóricas encontradas durante a primeira fase de aplicação do conceito de setor informal, os estudiosos do tema passaram a abordá-la a partir das relações do trabalhador com os meios e instrumentos de produção. Nesta perspectiva, o setor informal é denominado por pequena produção e definido como o conjunto das atividades econômicas em que o produtor direto, de posse dos instrumentos de trabalho e, com o auxílio da mão-de-obra familiar e alguns ajudantes, produz bens ou serviços.

Na elaboração do Programa Regional de Emprego para a América Latina e Caribe (PREALC), da OIT, o setor informal é “composto por pequenas atividades urbanas, geradoras de renda, que se desenvolvem fora do âmbito normativo oficial, em mercados desregulamentados, competitivos e com baixo nível de organização, em que é difícil distinguir a diferença entre capital e trabalho”. Essas atividades se utilizam de pouco capital,

⁹ OIT (1972). *Employment, Income and Equality: A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*, Geneva.

¹⁰ Nesse debate se insere Francisco de Oliveira com a tese da Crítica a Razão Dualista no começo dos anos 1970. Magistralmente o autor produz uma maneira original de pensar a realidade brasileira propondo uma maneira dialética para pensar tal realidade, ele estilhaça a tese do dualismo (urbano/rural; formal/informal indústria/agricultura; desenvolvimento/subdesenvolvimento; norte/sul). Cabe destacar que nesse momento a classe trabalhadora brasileira estava em formação, os imigrantes estavam sendo substituídos pelos trabalhadores nordestinos.

técnicas rudimentares e mãos-de-obra pouco qualificadas, que proporcionam emprego instável de reduzida produtividade e baixa renda.

Na concepção da OIT, as atividades informais apresentam as seguintes características:

1. Baixos requerimentos em termos de capital, capacitação e organização;
 2. Empresas familiares ou individuais;
 3. O aporte de recursos é de origem doméstica;
 4. Operações em pequena escala;
 5. Sistema produtivo e trabalho-intensivo, apoiado em tecnologia antiquada e adaptada;
 6. Mercados competitivos e desregulados;
 7. Há facilidade de entrada;
 8. A mão-de-obra qualifica-se externamente ao sistema escolar formal;
- Defronta-se com barreiras à entrada;
9. Depende de recursos externos;
 10. A propriedade do empreendimento é impessoal;
 11. Opera em larga escala;
 12. Utiliza os processos produtivos intensivos em capital e a tecnologia é importada;
 13. A mão-de-obra adquire as qualificações requeridas por meios de escolaridade formal;
 14. Atua em mercados protegidos através de tarifas, cotas, etc.

A magnitude do trabalho informal para a OIT é medida a partir da unidade produtiva.

Para este organismo, todos os trabalhadores ocupados em micro e pequenas empresas com menos de cinco empregados são informais, incluindo os empregadores e familiares. A forma de quantificação deste setor informal ultrapassa a definição de informalidade relacionada a um excedente de mão-de-obra em ocupações no setor não organizado do mercado de trabalho

(desemprego invisível), ou mesmo a definição que liga trabalho informal com força de trabalho empregada de maneira atípica nas formas de subcontratação e terceirização (BELTRÃO, 2010, pg.68).

A definição da OIT é questionável, devido ao fato de que, na atual conjuntura, parte das empresas com menos de cinco funcionários empregados fazem parte do setor dinâmico da economia, a exemplo das empresas que produzem *software*. Podemos ainda nos referir a pequenas empresas em que parte significativa da produção ou da administração é gerenciada por empresas prestadoras de serviços, onde se encontra a grande maioria dos trabalhadores em situações informais e precárias.

De acordo com Cacciamali (2000), a aplicação do termo “setor informal”, à partir das formas de inserção do trabalhador na produção, busca romper a abordagem dual estática, substituindo-a por um enfoque dinâmico, subordinado e intersticial. Desta maneira, “o espaço informal transforma-se, ao longo do tempo, subordinado aos movimentos da produção tipicamente capitalista e aos decorrentes perfis de demanda e distribuição de renda. O espaço econômico informal, que é intersticial às atividades econômicas dominantes, é ocupado de forma permanente e constitui parte integrante do mercado de trabalho, embora o tipo de produtores e oferta de bens e de serviços modifique-se ao longo do tempo”. O fluxo de renda também é permanente entre os setores formal e informal, através de vínculos de subcontratação, prestações de serviços, venda de mercadorias, etc.

Ainda na trilha desta autora, esta nova abordagem sobre o setor informal “permite perceber que a produção e as relações de produção se estruturam em um *continuum*, em vez de apenas dois setores”. Assim, identifica os seguintes tipos de inserções ocupacionais:

1. Assalariamento sem contrato legal de trabalho;
2. Assalariamento ocasional ou temporário;
3. Assalariamento sazonal;

4. Assalariamento disfarçado (“trabalhadores autônomos que se encontram subordinados a uma determinada e única firma);
5. Trabalho por conta própria, autônomo ou independente;
6. Pequenos estabelecimentos;
7. Quase-empresas capitalistas;
8. Emprego doméstico.

No universo das interpretações e abordagens teóricas sobre o tema da informalidade, destacam-se as seguintes: a) Neoliberal; b) Estruturalista; c) Marginalista; d) relacionada à teoria da dependência.

No contexto latino-americano a abordagem neoliberal é demarcada por HERNANDO DE SOTO¹¹ que considera o setor informal o “derradeiro bastião do empreendedorismo capitalista”. Os verdadeiros empreendedores representariam uma nova classe, que seria responsável por uma revolução que recolocaria os países da América Latina no rumo do desenvolvimento. Para os neoliberais, o informal seria algo que extrapolaria o campo do mercado de trabalho. A idéia de informalidade diria respeito a tudo que se encontra à margem da legislação, seja no que tange ao mercado de trabalho, seja em outros domínios.

A hipótese predominante nas décadas de 1970 e 1980 sobre o trabalho informal estava relacionada com alguns aspectos da visão neoliberal. Nesse sentido, o setor informal era visto como uma espécie de “amortecedor” do setor formal – a informalidade crescia em tempos de crise e diminuía em períodos de expansão da economia, funcionando, portanto, de maneira anticíclica. O setor informal tenderia a diminuir em resposta ao crescimento da economia e o movimento de entrada e saída na informalidade seria regra, e não exceção, pois o mercado de trabalho era entendido como flexível. A informalidade seria um status provisório e não permanente. O que podemos constatar, nos tempos atuais, é que o setor informal possui

¹¹ SOTO de, Hernando (1987). *El outro Sendero: la revolucion informal*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 3. Edição.

caráter permanente e tendência à expansão devido ao crescimento do desemprego, causado pela globalização da economia.

A perspectiva neoliberal não reconhece a existência da segmentação do mercado de trabalho brasileiro e defende a desregulamentação da economia e do mercado de trabalho, bem como a retirada do Estado do seu papel produtor, regulador e indutor do desenvolvimento. A flexibilização das leis trabalhistas e a qualificação dos trabalhadores seriam soluções para incentivar a formalização dos informais.

O enfoque estruturalista tem com sustentáculo os paradigmas do marxismo e keynesianismo. A tradição keynesiana está representada na América Latina pelos desenvolvimentistas, concentrados na CEPAL, no Programa Regional de Emprego para a América Latina (PREALC) e na OIT. Estes defendem um papel ativo do governo na promoção do desenvolvimento econômico, a partir da ação determinada do Estado por meio de investimento público e estímulo ao capital privado para investir em setores estratégicos da economia. No entanto, não defendem a promoção do rápido crescimento econômico através da abertura da economia e a desregulamentação do mercado de trabalho.

Para a perspectiva cepalina, o subdesenvolvimento latino-americano se respalda pela dualidade, portanto suas análises sobre a informalidade diferem da perspectiva neoliberal. A informalidade está associada à precariedade tecnológica e organizacional, à baixa produtividade, à pobreza e à marginalidade, decorrente do caráter periférico das formações capitalistas, nas quais sobrevivem traços pré – capitalistas.

Para o ideário cepalino, o desenvolvimento econômico, as políticas de qualificação de mão-de-obra, os incentivos aos pequenos empreendimentos e o fortalecimento das diversas instituições poderiam diminuir o número de trabalhadores informais submetidos a condições de vida precária e instável. Os níveis e as modalidades de desenvolvimento dos países latino-americanos, caracterizados pela incorporação de tecnologia importada, geração de empregos

insuficientes e estrutura de preços inelástica, é o que não permitiriam repassar aos consumidores os aumentos da produtividade, determinando os aspectos quantitativos e qualitativos da informalidade. Esta estaria relacionada com o funcionamento da economia e seria componente da pobreza da grande maioria dos informais. Assim o “estilo de desenvolvimento” de cada país seria o fator determinante da informalidade (BELTRÃO, 2010, p. 9).

O mecanismo de intervenção do Estado se respalda nessa abordagem, por meio de políticas específicas, dirigidas ao setor informal. As políticas e programas para este setor constituem o foco principal para a CEPAL, de forte influência sobre órgãos públicos, como Ministério do Trabalho, BNDES e secretarias estaduais do Trabalho, entre outros.

A abordagem estruturalista resgata a dimensão social e política da informalidade nos países em desenvolvimento (mais especificamente a América Latina). A relação entre Estado e sociedade reproduziria uma forma particular de arcabouço jurídico-legal que, diferentemente dos países desenvolvidos, teria na própria existência de normas e procedimentos extralegais.

Do ponto de vista do mercado de trabalho, a informalidade se exprimiria mediante a articulação entre as relações capitalistas clássicas e o trabalho não assalariado. Nesta perspectiva, a não generalização da relação salarial produziria o subemprego, expressão mais concreta da informalidade.

Ainda defendem a idéia de que a informalidade estaria associada à institucionalização de uma *cidadania regulada*, ou seja, um estado de direito não generalizado para todos. Não é, portanto, o excesso do Estado, mas sua incompletude, sua abrangência parcial e restrita que vai contribuir para a existência de privilégios e reprodução da desigualdade.

Para Beltrão (2010) a perspectiva *marginalista* parte da compreensão de que a informalidade está relacionada ao setor marginal da economia. Ou seja, visualizam como massa marginal ou como um conjunto de setores arcaicos, originados de outros modos de

produção. Os teóricos vinculados a esta perspectiva de compreensão denominam-se *marginalistas*, discutem a categoria de superpopulação relativa, ou de excedente de mão-de-obra não incorporado ao processo de desenvolvimento capitalista. Na concepção clássica marxista¹² fariam parte da força de trabalho excedente, não utilizadas no processo de produção capitalista, classificadas como partes componentes do exército industrial de reserva:

- 1 - População flutuante associada com os movimentos de expansão e retração da atividade econômica do sistema capitalista (desemprego aberto);
- 2 - População latente originada da liberação de mão-de-obra rural pela penetração do capitalismo no campo (campesinato capitalista), sendo também constituída pelos trabalhadores autônomos do setor terciário, os chamados trabalhadores por “conta própria”, ocupados no comércio ou serviços;
- 3 - População estagnada diz respeito aos setores arcaicos da economia, em tais como indústria em domicílio e artesanato, além dos trabalhadores domésticos.

Além das três subdivisões do exército industrial de reserva, existe a superpopulação relativa, denominada *lupemproletariado*, composta pelos setores mais pauperizados da estrutura social (subempregados; trabalhadores em atividades ilícitas ou marginais; indigentes).

O termo “lupemproletariado” foi utilizado por MARX para designar a camada social que vive do subemprego ou de atividades marginais, como prostituição, rufianismo (cáften), mendicância, roubo, e tráfico de drogas, entre outras. MARX entende que essa camada social é incapaz de qualquer ação consequente contra a sociedade capitalista¹³, diferentemente dos trabalhadores de fábricas, das indústrias e das empresas que podem ser organizados de maneira tradicional. “Para ele, esse é uma camada social de indigentes sem consciência social” (BELTRÃO, 2010).

¹² MARX, Karl. O capital. São Paulo, Nova Cultural, Livro Primeiro, 1988.

¹³ MARX, Karl. O 18 de Brumário e Cartas a Kugelmann. Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1978.

Para Marx (1988), a reprodução da força de trabalho constitui de fato um momento da própria reprodução do capital. O processo de acumulação de capital consiste na multiplicação do proletariado; na contraface, os movimentos de expansão e contração da produção da indústria moderna liberam constantemente parte dos trabalhadores, transformando-os em desempregados e sub-empregados. Assim, os processos de acumulação de capital conduzem ao aumento da massa de trabalhadores desempregados. Dessa forma, a gênese da superpopulação relativa está associada a duas questões: 1) a demanda de trabalho não é igual ao crescimento do capital; 2) a oferta de trabalho não cresce na mesma proporção do crescimento da classe trabalhadora.

De acordo com Marx (1988), todo trabalhador parcial ou inteiramente desocupado faz parte da superpopulação relativa. Esta se divide em flutuante, latente e estagnada. Contudo, para ele, o mais profundo sedimento da superpopulação relativa habita a esfera do pauperismo, ou “lupemproletariado”, o mais profundo sedimento da superpopulação relativa não se confunde com aqueles três segmentos referidos acima. Os trabalhadores pobres (aptos para o trabalho) estão incluídos no “lupemproletariado”, além de crianças, mendigos e doentes, entre outros. Ou seja, trata-se de uma camada de trabalhadores que não faz parte do exército industrial de reserva, embora faça parte da superpopulação relativa.

Na compreensão de NUN¹⁴, o exército industrial de reserva consiste no excedente de trabalhadores determinado pelas relações de produção, seria para MARX reflexo funcional da superpopulação relativa. Segundo José Nun, a superpopulação relativa é uma categoria transitória, que coincide apenas parcialmente com o exército industrial de reserva.

A análise do autor está relacionada aos efeitos funcionais e a - funcionais da superpopulação relativa. Assim introduz o conceito de massa marginal, com base em três processos de mutações do capitalismo contemporâneo: 1) a transição para a fase monopolista;

¹⁴ NUN, José. O futuro do emprego e a tese da massa marginal. *Novos Estudos*, nº 56, 2000.

2) o processo de internacionalização do capital; 3) as modificações que ocorreram na estrutura ocupacional. Ainda argumenta que os mecanismos de geração de superpopulação relativa se pluralizam devido à crise do *fordismo* que impactou na desestruturação das relações de trabalho, tornando-as instáveis e heterogêneas.

Nessa perspectiva, o conceito de massa marginal está associado ao segmento da superpopulação relativa ligado ao setor produtivo mediante relações a-funcionais ou disfuncionais. Nesse sentido, mesmo sendo gerada no processo produtivo, a massa marginal não é absorvida por ele, diversamente do exército industrial de reserva.

Na concepção de Nun (2000), o processo de acumulação não tem uma autonomia nem mesmo uma lógica própria. Ao contrário, o mesmo necessita de um conjunto de instituições sociais que o respalde (estruturas políticas e ideológicas). Assume a configuração de um regime social de acumulação, em que esta acumulação de capital aparece como o resultado contingente de uma dialética de estruturas e táticas específicas de acumulação.

Para o autor, nos países em desenvolvimento, os desempregados que não contam com os mecanismos de proteção social ainda existente na Europa podem atuar como exército industrial de reserva no “setor competitivo” e como massa marginal no “setor monopolístico” da mesma economia capitalista. Para ele, a população excedente pode ser irrelevante para o setor hegemônico da economia, ou pode até mesmo se tornar um perigo para sua estabilidade (BELTRÃO, 2010).

KOWARICK (1985) se aproxima da análise marginalista para interpretar as sociedades latino-americanas, partindo da idéia de que os novos processos sociais estão associados, além da condição de capitalista, à condição de dependência. Para ele, existe também marginalidade nos países desenvolvidos, afirma que o novo tipo de subdesenvolvimento tem como característica marcante a exclusão articulada com a criação e manutenção de relações sociais de produção arcaica. Tal processo reproduz o desemprego, e

coexistem no setor marginal o subemprego com as ocupações e formas de trabalho não necessariamente capitalistas que reproduzem a lógica sistêmica do processo de acumulação capitalista.

Ainda na trilha de (KOWARICK, 1985, p.65):

Na América Latina, em contraste, há uma larga fatia populacional que não consegue se inserir no sistema produtivo, engrossando o rol dos desempregados ou inativos; bem como razoável proporção da força de trabalho que não consegue estabelecer-se como assalariada, permanecendo numa situação de subemprego, de modo particular nas ocupações autônomas do setor terciário, ou ainda vinculada às atividades artesanais e a indústria a domicílio. Tais, fenômenos são largamente analisados no quadro da teoria da acumulação capitalista e no contexto latino-americano, em função do caráter dependente da economia e da sociedade dos países da Região.

Para o autor é fundamental nesse debate a inclusão da Teoria da Dependência. Pois,

Ela constitui uma tentativa de explicação de caráter global que procura não só interpretar as várias etapas por que passaram as formações sociais latino-americanas, como também, dada a configuração histórica existente, analisar o porvir histórico dessas sociedades. (...) É uma teoria que abrange fatores macroestruturais, tanto políticos e econômicos, como sociológicos e culturais, a partir dos quais se analisa a trajetória histórica das sociedades periféricas tendo em vista suas relações com os países centrais. É portanto uma teoria globalizante que procura interpretar a problemática do desenvolvimento – ou subdesenvolvimento – enquanto um processo social histórico-social global (KOWARICK, 1985, p.65) .

Assim é evidente que a marginalidade se reveste da dimensão macro-estrutural dos processos sociais. Mas não cabe aqui discutir com profundidade a importância da teoria da dependência na análise desses processos sociais, apenas destacar a sua importância no debate que se configurou em torno da problemática naquela altura ¹⁵.

Nos termos de (KOWARICK, 1985: p.68),

A teoria da dependência, de toda forma é uma complementação da teoria do imperialismo conforme classicamente exposta por Lênin. Na América Latina ela

¹⁵ CARDOSO, Fernando Henrique e FALETO, Enzo. Dependência e Desenvolvimento na América Latina: ensaios de interpretação sociológica. São Paulo: Zahar, 1970. Ver ainda, WEFFORT, Francisco. “Notas sobre a ‘Teoria da Dependência’: teoria de classe ou ideologia nacional?” 2º Seminário Latinoamericano para el Desarrollo, FLACSO, 1970.

toma corpo na medida em que o projeto de desenvolvimento autônomo entra em colapso, como também explode o arqui-fundado mito da burguesia nacional tão à moda do reformismo imperante nas décadas de 1950-1960.

É importante lembrar que escapa dos nossos objetivos discutir com profundidade o debate que se travou nesse contexto de formação social da periferia latino americana, interessa-nos tão somente entendê-lo nas suas dinâmicas próprias para, em seguida, fazer o rito de passagem para destacar a gênese do debate sobre as origens e os desdobramentos da informalidade, com o intuito de compreender e explicar os novos processos de reconfiguração do trabalho na atualidade a partir do fenômeno do mototaxismo, situado num contexto do capitalismo periférico e dependente.

(...) A marginalidade na atualidade na etapa atual das sociedades latino-americanas decorre, em grande parte, no quadro estrutural dependente em que se encontra os países do Continente, mas este quadro é um processo cuja substantivação advém, em última instância, da própria forma de acumulação, ou seja, das relações capitalistas de produção, sejam estas nacionais ou oriundas dos países hegemônicos. (...) Na medida em que existe um processo de causalidade entre o modo de acumulação capitalista e a marginalidade, e na medida em que a dependência, no seu caráter antigo e novo, constitui a pedra de toque para compreender a expansão do capitalismo latino-americano, o processo de marginalização toma corpo e adquire significação quando analisado à luz das interpretações que se articulam tendo como referência esse conjunto de teorias (KOWARICK, 1985 p. 77-79).

O processo de acumulação capitalista e a marginalidade estão simbioticamente conectados, são unidades de um mesmo processo. Assim, o caráter histórico da dependência na América Latina e na periferia do capitalismo possibilitou e alimentou a dinâmica do capital na esfera global. Nesse sentido, várias abordagens teóricas surgiram na tentativa de compreender as dinâmicas e os processos sociais desencadeados na região.

Ainda na perspectiva de Kowarick (1985, p.81),

(...) O capitalismo da região desenvolve-se transformando pequena parcela da força de trabalho em trabalhadores assalariados: ao desenvolver, libera parte da mão-de-obra vinculada às relações de produção “tradicionais”, que não consegue se transformar em assalariada. Mas esta “liberação não é aleatória. Ela é criada com a

intensificação do processo industrial, dando origem a vastas parcelas de mão-de-obra que passam a operar sob ‘novas’ relações de produção ‘arcaicas’, presentes em boa parte das atividades integrantes do setor terciário da economia (...) E o mais importante é que tanto a manutenção destas formas ‘tradicionais’, como a criação de ‘novas’ são parte integrante de um modo de produção que, não obstante ser em sua dinâmica essencial de corte nitidamente capitalista, no processo de sua acumulação, as articula e delas se alimenta.

Para o autor, não existe duas estruturas, uma “moderna” e outra “tradicional” ou “arcaica”, uma “marginal” e outra integrada. Na sua compreensão, a lógica é estrutural, capitalista que, no mesmo compasso, cria e alimenta mecanismos de inserção na divisão social do trabalho não tipicamente capitalista, constituindo-se como partes integrantes do processo de acumulação de capital.

Ele ainda chama a atenção afirmando que a situação de dependência é central na forma de acumulação que marca os países latino-americanos. Nessa perspectiva, as contradições que geram marginalidade residem na dinâmica do capital, atenuada pela dependência estrutural presente no processo de desenvolvimento sócio-econômico político e cultural das nossas sociedades. Assim, nota-se um processo de desenvolvimento em que é fragrantemente a desigualdade social, onde a marginalidade é funcional à lógica estrutural do sistema capitalista¹⁶.

De acordo com Beltrão (2010, pg.72),

(...) A teoria marxista da dependência, o desenvolvimento das forças produtivas acentua a exploração dos trabalhadores; e que as combinações de formas de exploração capitalistas se levam a cabo de maneira desigual no sistema, configurando formações sociais distintas sob a hegemonia de uma forma determinada: O Capitalismo financeiro globalizado. Desta forma, a lei geral da acumulação capitalista consiste, nesse aspecto, do crescimento da riqueza social, ao

¹⁶ Para aprofundar esse debate remetemos o leitor ao trabalho de BELTRÃO, Myrian Matsuo Afonso. Trabalho Informal e Desemprego: Desigualdades Sociais. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010, Tese de doutorado. Disponível In: <http://www.teses.usp.br/>. Nesse trabalho a autora recupera com muita propriedade o debate sobre as diversas perspectivas de abordagens sobre o tema. Além das perspectivas que procuramos discutir na nossa tese, ela apresenta as perspectivas da abordagem Solidária ou Economia Popular liderada por Paul Singer e a abordagem do desenvolvimento e subdesenvolvimento encabeçada por MAURINI, Ruy Mauro. Dialética da dependência, Petrópolis: Editora Vozes 2000.

lado do exército industrial de reserva e do *lupemproletariado*. Portanto, o desenvolvimento do subdesenvolvimento é apenas aplicação da lei geral do desenvolvimento capitalista em condições propícias criadas pela dependência estrutural.

A autora ainda pondera que o trabalho informal se insere nessa lógica capitalista, assim a economia informal, nesse processo, pode ser identificada com as camadas pauperizadas do exército industrial de reserva nos termos de Marx, bem como o *lupemproletariado* (subempregados). A existência do trabalho instável, precário e mal remunerado em empresas semilegais, que são ainda assim empreendimentos capitalistas, revela sua aderência a realidade maior da formação social latino-americana: a dependência estrutural da economia e da sociedade face aos centros desenvolvidos do capitalismo globalizado.

Entretanto, o debate sobre a informalidade está relacionado aos problemas sociais que apresentam um caráter heterogêneo e em permanente processo de transformação. Nessa perspectiva, os aportes teóricos sobre a economia informal são tentativas de sistematizar mentalmente, mas também praticamente, os fenômenos sociais, posicionando-os em relação a ordem social.

Para Beltrão (2010: pg.73),

(...) A informalidade está relacionada ao empreendedorismo, à autonomia e ausência de regulamentações legais; à marginalidade das ocupações diante dos setores mais dinâmicos da economia; ou ao caráter periférico e dependente das formações sociais capitalistas latino-americanas. Nessa perspectiva, há consensos sobre as características dessas ocupações: precariedade do trabalho, em que a margem de lucro não alcança altas taxas. A economia informal e o trabalho informal podem ser caracterizados como atividades intersticiais transitórias ou fenômenos sociais massivos resultantes da acumulação capitalista em economias dependentes.

O processo de crescimento da informalidade no caso brasileiro tem sido objeto de um profícuo debate. É plausível o questionamento quanto ao crescimento ou não das taxas de formalização do mercado de trabalho. Na maioria dos casos, a metodologia adotada para

definir o significado de informalidade difere entre os órgãos responsáveis. A taxa de informalidade ou do subemprego costuma estar associada a desemprego aberto ou simplesmente desemprego; os terceirizados e quarterizados são considerados trabalhadores empregados. Além da polêmica estatística em torno do debate, encontram-se diferenças conceituais entre os pesquisadores que abordam o assunto. Diferenciações no que se refere às definições de trabalho informal; desemprego aberto; desemprego assalariado, dentre outros conceitos presente evidenciados.

Sintonizadas com o contexto de reestruturação do sistema econômico mundial, desde a década de 1990, as empresas brasileiras passaram por um processo de adaptação às novas formas de organização da produção, decorrentes da nova divisão internacional do trabalho, com efeitos também no mercado de trabalho informal. Tal enfoque teve suas origens nos países desenvolvidos, alicerçado na tese de que a nova divisão do trabalho está relacionada a resposta que se dá à crise mundial, em virtude da queda da produtividade e da instabilidade da demanda.

Frente a esse contexto, as empresas têm sido orientadas pela busca frenética de redução dos custos fixos, em particular compressão dos salários, face às novas formas de organização do trabalho e gestão da mão-de-obra. A principal tendência com as novas tecnologias foi a substituição da produção em massa pela produção flexível. O que contribui para a fragmentação e descentralização do processo produtivo.

As atuais tendências de subcontratação e de terceirização da mão-de-obra são expressões do processo de informalização da economia, da precarização do trabalho e da ausência de proteção legal. Nesse sentido, os processos de reestruturação produtiva e flexibilização constituem o arcabouço dos novos processos de informalidade que se desencadeiam na atualidade.

Para BELTRÃO (2010), esse contexto atual atinge o movimento sindical, as estratégias empresariais no que diz respeito a gestão do trabalho, o perfil do mercado de trabalho e a legislação trabalhista. As relações de trabalho no Brasil foram afetadas de maneira negativa com a redução dos direitos sociais e trabalhistas e se percebe o aumento das diversas formas de trabalho flexível e precário.

A desigualdade social é agravada por essas tendências desestruturantes da produção e do mercado de trabalho. A informalização da economia brasileira, isto é, a proliferação dos pequenos negócios e de um processo de “desassalariamento” dos trabalhadores, de queda de renda das famílias, contribuiu para a deterioração do mercado de trabalho em que os trabalhadores são sub-utilizados e sub-remunerados. (BELTRÃO, 2010: p.77)

O crescimento do processo de desassalariamento também é visualizado por VÉRAS de OLIVEIRA (2009), ao mostrar que diversos processos se associam para conformar um novo quadro nas relações de trabalho: *flexibilização, heterogeneização, fragmentação, terceirização, informalização*. Em uma palavra, opera-se, em escala global, uma clara e generalizada tendência de *precarização*, quanto aos vínculos e condições de trabalho¹⁷. Inverte-se uma tendência anterior (mais claramente presente nos países *centrais*), ao estabelecer-se um franco processo de desassalariamento e de dissociação entre condição de salariado e proteção social. Na perspectiva de Castel (1998), daí resulta um quadro de nova “vulnerabilidade de massa”, fazendo emergir uma “nova questão social”¹⁸.

¹⁷ Nos termos de Druck (2002, pp. 13-14), “a crescente flexibilidade do trabalho, em todo o mundo capitalista, evidenciada na subcontrato (terceirização), no emprego temporário, nas atividades autônomas, na informalidade, nas cooperativas de trabalho e em outras formas de trabalho assalariado disfarçado – práticas flexíveis do emprego e do mercado de trabalho – constituem formas concretas de flexibilização e de descentralização geográfica das fábricas”.

¹⁸ Sobre o estatuto da “questão social” na sociedade salarial, particularmente quanto à sua condição atual, Castel (1998, pp. 495-496) assim se coloca: “O salariado acampou durante muito tempo às margens da sociedade; depois aí se instalou, permanecendo subordinado; enfim, se difundiu até envolvê-la completamente para impor sua marca por toda parte. Mas é exatamente no momento em que os atributos vinculados ao trabalho para caracterizar o status que situa e classifica um indivíduo na sociedade pareciam ter-se imposto definitivamente, em detrimento dos outros suportes da identidade, como o pertencimento familiar ou a inscrição numa comunidade concreta, que essa centralidade do trabalho é brutalmente recolocada em questão. Teremos chegado a uma quarta etapa de uma história antropológica da condição de assalariado, etapa em que sua odisséia se transforma em drama?”.

No caso brasileiro, o processo de *flexibilização* da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) se converteu em processos de perdas salariais e sociais, de intensificação das jornadas de trabalho e dos ritmos de trabalho. Mesmo com as suas limitações, a CLT permanece como parâmetro para as relações de trabalho que não estão balizadas pelo vínculo do trabalho formal.

Na compreensão de VÉRAS de OLIVEIRA (2009, p.12),

Se ao *fordismo* correspondeu um crescente grau de formalização das relações de trabalho e de institucionalização da vida social em geral, com a *acumulação flexível* e o *neoliberalismo*, estabeleceu-se uma tendência inversa, quanto mais se impôs o discurso da “desregulamentação”, seja a respeito dos mercados em geral, seja quanto ao mercado de trabalho em particular¹⁹. Uma nova dinâmica social delinea-se a partir daí. Santos (2005, p. 37), referindo-se ao modo como foram e passaram a ser tratados os conflitos entre capital e trabalho, conclui: “Hoje, num período pós-fordista, tais conflitos estão a ser relativamente desinstitucionalizados sem que isso cause qualquer instabilidade porque, entretanto, a classe operária fragmentou-se e estão hoje a emergir novos compromissos de classe menos institucionalizados e a ter lugar em contextos menos corporativistas”. E, mais a frente: “A criação de requisitos normativos e institucionais para as operações do modelo de desenvolvimento neoliberal envolve, por isso, uma destruição institucional e normativa de tal modo massiva que afeta, muito para além do papel do Estado na economia, a legitimidade global do Estado para organizar a sociedade”. Ao invés da tendência (e do esforço) do Sul aproximar-se do Norte, passa a ocorrer o contrário: este passa a incorporar procedimentos característicos daqueles (...).

Nesse contexto, amparados pelo argumento da necessidade de combater o desemprego, uma vez que a globalização, a reestruturação produtiva, a liberalização da economia, a desregulamentação dos mercados e a privatização ganhavam proporções irreversíveis, os sucessivos governos que se estabeleceram na América Latina e no Brasil em particular, a partir do início da década de 1990, aderiram às medidas da *flexibilização* das

¹⁹ Na verdade, tal discurso implica um outro paradigma de regulação: ao invés da centralidade no Estado e nos processos de negociação social, a centralidade na dinâmica do mercado.

relações de trabalho com o objetivo de reduzir custos com “encargos sociais”, visando o aumento das contratações e, a formalização dos vínculos trabalhistas.

Para VÉRAS de OLIVEIRA (2009, pg.13),

Várias foram as medidas nesse sentido, tomadas principalmente a partir de 1994: lei das cooperativas profissionais, de 1994; desindexação salarial (com a MP do Plano Real), em 1995; Portaria limitando o poder de fiscalização do MTE, em 1995²⁰; Decreto denunciando a convenção 158 da OIT, em 1996 (a qual limitava a dispensa imotivada e havia sido ratificada pelo Brasil em 1995 e promulgada por meio do Decreto em 1996); Projeto restringindo o exercício da greve nas atividades consideradas essenciais (incluindo multas diárias elevadas, aplicadas ao sindicato que não cumprisse ordem judicial); MP desvinculando o reajuste do salário-mínimo de qualquer índice de reposição da inflação, em 1997 (acabando com o índice de reajuste oficial de correção do salário-mínimo, seu valor passando a ser definido pelo Poder Executivo, sob apreciação do Congresso Nacional); MP de liberação do trabalho aos domingos, de 1997; reedição da MP da PLR, desvinculando os valores recebidos a título de participação nos lucros e resultados em relação à remuneração de natureza salarial. Em 1998, tal processo intensificou-se, com a instituição do trabalho por tempo determinado, do trabalho voluntário (sem encargos sociais e trabalhistas), do “banco de horas”, do trabalho por tempo parcial, da suspensão do contrato de trabalho, com a apresentação da PEC 19 (substituindo o regime jurídico único pela CLT como padrão de contratação dos servidores públicos), com a MP 1.620/98 (contrapondo-se à lei 8.534/92, que previa o princípio da ultratividade dos acordos e convenções, prevendo que esses continuariam em vigor até serem substituídos por outros), etc. No mesmo ano, o governo, reunindo várias dessas medidas e incluindo outras, apresentou a PEC 623, propondo mudanças na legislação sindical e na contratação coletiva. Prevendo o fim da “unicidade sindical”, restrições ao direito de greve, substituição da contribuição sindical obrigatória pela contribuição negocial, extinção do juiz classista, revisão do poder normativo da Justiça do Trabalho e estímulos à “livre negociação”, especialmente no âmbito da empresa.

Todo o arcabouço institucional empreendido nessa conjuntura orientava para a perda de direitos do conjunto dos trabalhadores. Para Krein (2002, p. 14), “o conjunto das medidas sinaliza claramente para uma tendência de desregulamentação de direitos e de *flexibilização*

²⁰ Impedindo a atuação das empresas quando houvesse conflito entre a legislação e o acordo/convenção coletiva. Os fiscais, ao invés de aplicarem multas, diante de casos de descumprimento da lei trabalhista ou da convenção coletiva, teriam que notificar o empregador, se este se dispusesse a negociar a fraude. Concorria, na prática, para incentivar tal descumprimento (ou seja, a informalidade).

das relações de trabalho, apesar de elas serem pontuais, de não alterarem o sistema de representação sindical e os procedimentos formais de negociação coletiva...”. A *flexibilização* das relações de trabalho no país avançou, ao longo dos anos 1990, por meio do crescimento do desemprego, da rotatividade no emprego e da *informalidade*²¹, assim como com a disseminação da subcontratação/terceirização. As medidas de desregulamentação da legislação trabalhista seguiram a favor dessa corrente, emprestando-se legitimidade e potencializando-a. O discurso do combate à *informalidade* com mais *flexibilização* (no sentido de “modernização”), na verdade visava pressionar o trabalho formal para ajustar-se aos termos da flexibilização (no sentido de precarização).

O contexto atual sugeriu um processo de redimensionamento da problemática da informalidade, traduzidas nos indicadores do mercado de trabalho: elevação da taxa de emprego, do grau de formalização dos contratos de trabalho, dos níveis salariais etc. (Krein e Moretto, 2005)²²

Nas ponderações de Vêras de Oliveira (2009), apesar desse redirecionamento, tal processo não atingiu dimensões de caráter estrutural. Tanto é assim que, com a crise financeiro-econômica que eclodiu no segundo semestre de 2008, já foi possível constatar um crescimento das pressões no sentido da flexibilização das relações de trabalho²³ ao mesmo

²¹ Conforme Noronha (2003, pp. 7-8): “em termos de mercado de trabalho, é razoável supor que o início dos anos de 1990 representou uma ruptura no movimento crescente de formalização do trabalho. Desde então, tem crescido a ‘informalidade’. A proporção de empregados sem carteira cresceu 8,1%: de 20%, em janeiro de 1991, para 28,1%, em janeiro de 2001; ao mesmo tempo, a proporção de empregados com carteira decresceu 12,8%”.

²² Conforme matéria publicada na Folha Online, no dia 22/01/2009: “O IBGE avaliou o comportamento do mercado de trabalho entre 2003 e 2008. O levantamento mostra que o nível de formalização pulou de 49% para 53,4% em 2008. Junto a isso, cresceu também o contingente de trabalhadores que contribuíram para a Previdência Social. Em 2003, 61,1% da população ocupada fazia essa contribuição; essa proporção subiu para 64,1% no ano passado”.

²³ Ver, por exemplo, matéria veiculada pelo jornal O Estado de São Paulo, no dia 15/01/2009: “Representantes de 17 das maiores empresas do Brasil decidiram ontem apoiar a proposta de redução dos salários e da jornada de trabalho. Para o grupo de pesos pesados, é o caminho para evitar demissões da indústria, comércio e setor financeiro. Não se cogita no meio empresarial, porém, dar garantias de que as demissões serão interrompidas. A sugestão foi feita na semana passada por Paulo Skaf, presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). Estiveram na entidade alguns dos presidentes das maiores companhias do País, como Vale, Fiat, Siemens, Telefônica, Embraer, AmBev, Grupo Martins, Moinho Pacífico e Uni par, para a reunião do Conselho

tempo em que surgiram indicações de retomada da tendência dos anos 1990, de crescimento do trabalho informal em detrimento do formal²⁴.

Nos termos de Beltrão (2010), o processo de *flexibilização* do direito ao trabalho, de desregulamentação da economia e do mercado de trabalho, bem como os mecanismos do capital para se reestruturar, tais como a terceirização, a subcontratação e a contratação por serviços temporários, fazem parte do processo de informalização da economia. Os vínculos de trabalho de natureza atípica são elos de conexão entre a economia informal e as empresas capitalistas. Tais vínculos tendem a generalizar as relações de trabalho desprotegidas do ponto de vista da legalidade. Dessa forma, o trabalho de natureza informal constitui uma inserção perversa do trabalhador no mercado de trabalho.

Assim, podemos concluir essa etapa, a partir da constatação de que o tema da economia informal é polissêmico, polêmico e controverso e que não existe consenso quanto a sistematização do debate. Por fim, trata-se de uma questão que requer atenção, pois a informalidade e a formalidade estão presentes lado a lado, e ainda o processo de informalização tende a se expandir cada vez mais. Formas antigas e tradicionais de trabalho informal coexistem na atual configuração do mercado de trabalho com novas formas de informalidades. O crescente processo de heteroginização, existente no universo das atividades informais, dificulta os esforços teóricos de interpretação e abordagem do tema. Mas é preciso recuperar esse processo histórico no sentido de juntar os fios que tecem os

Superior Estratégico da Fiesp. Juntas, elas empregam no Brasil cerca de 250 mil pessoas. A entidade já havia conseguido dias atrás o apoio da Força Sindical, cuja base no Estado abrange 4,8 milhões de trabalhadores e 612 sindicatos”.

²⁴ Em matéria divulgada no jornal Gazeta do Povo, no dia 29/03/09, lê-se: “Entre setembro do ano passado – quando a turbulência financeira ganhou fôlego – e fevereiro desse ano, o volume de pessoas subocupadas cresceu 18,3%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE.) Pela definição do IBGE, os subocupados são pessoas que dizem que até poderiam trabalhar mais horas, mas que diante da crise só encontram serviços em tempo parcial, sem vínculo empregatício, como galhos e biscates. Nesse período, 114 mil pessoas passaram a viver de subocupação, engrossando um contingente que já soma 735 mil pessoas nas seis regiões metropolitanas pesquisadas pelo instituto. ‘A informalidade caminha de mãos dadas com o desemprego e o crescimento da subocupação mostra uma piora do mercado de trabalho e uma deterioração da qualidade do emprego, que tradicionalmente ocorrem em época de desaquecimento da economia’, explica o professor Anselmo Luís dos Santos, do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (Cesit) da Unicamp”.

novos processos de informalidade na atualidade. É na procesualidade histórica que objetivamos entender os novos tipos de relações de trabalho e formas de sociabilidades que constituem a base da “nova informalidade”. Um desses fios será recuperado a seguir: a crise do *fordismo* e a emergência do paradigma *flexível*.

2.2 - A CRISE DO FORDISMO E A EMERGÊNCIA DO PARADIGMA FLEXÍVEL

As reflexões teóricas realizadas no seio das Ciências Sociais tenderam a focalizar no conjunto das transformações, tentando extrair um novo sentido no que se refere aos rumos do desenvolvimento econômico, tendo em vista a inflexão ocorrida no regime de acumulação a que alguns teóricos passaram a denominar de *pós fordismo*.

Segundo Antunes (2002), em resposta à crise estrutural estabelecida pelo sistema capitalista de produção:

O capital deflagrou, então, várias transformações no próprio processo produtivo, por meio da constituição das formas de acumulação flexível, do *downsizing*, das formas de gestão organizacional, do avanço tecnológico, dos modelos alternativos ao binômio taylorismo/fordismo, onde se destaca especialmente o 'toyotismo' ou o modelo japonês. Essas transformações, decorrentes da própria concorrência intercapitalista (num momento de crises e disputas intensificadas entre os grandes grupos transnacionais e monopolistas) e, por outro lado, da própria necessidade de controlar as lutas sociais oriundas do trabalho, acabaram por suscitar a resposta do capital à sua crise estrutural (ANTUNES, 2002, p. 47-48).

É neste cenário de imensas mudanças no processo de organização no interior fabril, que emerge, em meados da década de 1980, a era da *acumulação flexível*, constituindo-se como novo paradigma produtivo, que difere e tenciona o modelo de produção em massa, característico da indústria *fordista*. Surge, então, o trabalho multifuncional, polivalente e flexível, vinculado a novas demandas do mercado, que combinam de modo inovador práticas que o capital já experimentara no passado. A *flexibilização* do trabalho, além de refletir na vida profissional e social, também fomenta a ordem ideológica dominante, distanciando, cada vez mais, os horizontes revolucionários (TAVARES, 2004).

Como consequência disso, tem-se a expansão e a intensificação do trabalho informal que, sob a lógica de um discurso manipulador, propaga a alternância de função no processo produtivo, ou seja, o empregado de hoje pode tornar-se o empregador de amanhã. Este processo, no entanto, tende a obscurecer as relações de exploração e marginalização a que são

submetidos os trabalhadores que, movidos por um discurso utópico de tornar-se patrão, investem todos os seus bens, sua força de trabalho e de sua família, em busca da idéia de trabalho autônomo, livre e por conta própria.

Ser autônomo ‘ser responsável’ estes apelos são doravante ordens, acabam por nos afundar naquilo que os psicólogos chamam um *Double bind*, uma forma de vínculo contraditório com pessoas e coisas. No mesmo ato a individualização-emancipação dobra-se de uma individualização-fragilização. Tudo se torna mais indeterminado e cada um de nós é levado a organizar sua vida de um modo mais precário e mais solitário (ROSANVALON; FITOUSSI, 1997, p. 19).

Esse processo de “autonomização” tem levado a uma ampliação do trabalho informal, tornando-o cada vez mais funcional à lógica de acumulação de capital. O trabalho informal aqui é entendido no contexto da nova informalidade²⁵, não está à margem do modo de produção capitalista, mas integrado e subordinado a este, participando do processo de acumulação. Desse modo, a informalidade é uma criação do capital, necessária à sua manutenção, que se propaga de acordo com seu desenvolvimento.

Para Kovács (1998), a preocupação central da economia, atualmente, é dar resposta às novas exigências de competitividade e *flexibilidade*. O modelo dominante de produção, que sustentou o crescimento dos “30 anos gloriosos”, ou seja, o modelo de produção em massa ou modelo *fordista* está cada vez mais questionado. A autora defende a tese de que estamos assistindo à emergência de uma diversificação de novos modelos de acordo com as condições específicas existentes (neofordismo/neotaylorismo, *lean production* e modelo antropocêntrico).

25- Refiro-me a Tavares em *Os fios invisíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho*, que trata de atividades que estão subordinadas ao processo de produção capitalista e não apenas às atividades de sobrevivência, cuja expansão é recomendada pelas instituições financeiras internacionais. Conforme explicitam Filgueiras *et al* (2003), “nova informalidade se caracteriza pela presença de novos trabalhadores informais, em velhas e novas atividades articuladas ou não com os processos produtivos formais, ou em atividades tradicionais da velha informalidade que são por eles redefinidos” (p. 6). A simbiose entre formalidade e informalidade é, portanto, muito maior atualmente. Como adverte Roberts (1989, *apud* Leite, 2008, p. 8), a informalidade encontra-se hoje no coração da formalidade por meio dos processos de flexibilização.

No transcorrer das últimas décadas, as condições de mercado sofreram uma grande transformação. A sua saturação e estagnação, a modificação dos hábitos de consumo, a concorrência intensificada e a quebra da regulação política dos mercados nacionais e mundiais são alguns dos fatores que levaram à crise da produção em massa. Com o objetivo de baixar os custos de produção para aumentar a competitividade, as empresas adotaram novas estratégias: melhoria da qualidade, o cumprimento dos prazos de entrega, satisfação específica dos gostos dos clientes, a inovação e a diversificação dos produtos.

Portanto, o “esgotamento” do *fordismo* explica-se pela sua incapacidade de atender a essas novas exigências do mercado. Agora troca-se a produção em massa pela flexibilidade. Nesse sentido, ocorre a passagem de uma economia de escala conectada com uma procura homogênea e estável para uma economia de flexibilidade, ligada a uma procura segmentada e instável ²⁶.

De acordo com Kovács (1998, p. 6),

Nessa perspectiva, não se trata tanto da passagem de uma economia centrada na indústria para uma economia de serviços, mas do fim do fordismo no contexto de uma economia pós-industrial em que a indústria e os serviços convergem cada vez mais em direção a um sistema produtivo complexo, intensivo em capital, orientado para a qualidade e flexibilidade.

Nesse sentido, a competitividade das empresas, de regiões e de blocos econômicos depende da sua capacidade de passar da produção em massa para a “produção flexível” ou da “produção fordiana” para a “especialização flexível”.

Esse processo de mudança não ocorre de maneira homogênea. Pode ocorrer uma especialização dentro das redes empresariais, em que as empresas centrais assumem as funções principais, ao passo que as subcontratadas realizam as funções complementares e as operações rotineiras. Isso é evidente tendo em vista o quadro de evolução da divisão internacional do trabalho nos marcos da globalização. A procura constante de locais para

26 - Para aprofundar esse debate ver Piore e Sabel (1984).

vender e fabricar produtos e serviços tende a levar a uma segmentação do processo produtivo e a uma divisão espacial do trabalho, em que o trabalho profissional ligado à alta tecnologia prefere localizar-se em áreas restritas do mundo com infra-estruturas materiais, de informação e comunicação adequadas, enquanto que, para as operações de rotina, há diversas soluções, desde a sua deslocalização para regiões com mão-de-obra barata até a sua automatização em fábricas situadas na sede próxima da empresa transnacional.

Nesse contexto ganha espaço o modelo denominado *lean production*, conforme Kóvac (1998: p.14) apresenta os seguintes princípios:

- eliminação de todos os desperdícios, com redução para o mínimo dos estoques (espaços), da movimentação de materiais, dos tempos de preparação de controle burocrático e do número de pessoal. Estes objetivos são atendidos por meio de tecnologias adequadas e, sobretudo, pelo método do *just in time*, que regula as relações com os clientes e fornecedores;
- qualidade total sem aumento de custos, pela incorporação de controle de qualidade no processo produtivo e pela garantia de qualidade por parte dos fornecedores;
- standardização do trabalho, cadências rápidas;
- trabalho em equipe, responsabilidade no nível de execução pela melhoria na qualidade dos produtos, permitindo autonomia no trabalho e aquisição de novas qualificações;
- processos de melhoramento contínuos em todos os níveis da empresa com base no envolvimento, reconhecimento e encorajamento de esforços do pessoal;
- envolvimento dos trabalhadores nas decisões relativas à produção pela organização do trabalho e pelas reuniões dos grupos de trabalho para discutir problemas e procurar melhorias;
- trabalhadores flexíveis, polivalentes e com disponibilidade ilimitada às exigências da empresa;
- integração das empresas subcontratadas numa rede hierarquizada e envolvimento dos principais fornecedores e clientes no desenvolvimento dos produtos;

- gestão pela cultura de empresa, orientação para a cooperação, confiança e consenso.

Kovács (1998, p.17) assinala o modelo antropocêntrico como alternativa européia, ressaltando que tal opção implica o desenvolvimento de sistemas com arquiteturas específicas concebidas de acordo com a valorização do fator humano e com novos princípios organizacionais, tais como autonomia, criatividade, profissionalidade, descentralização, participação e cooperação.

Nesse sentido, a flexibilidade é obtida através do saber fazer individual e coletivo e das capacidades dos trabalhadores. Vislumbra-se o envolvimento das pessoas no processo produtivo através da conexão em rede, permitindo o acesso rápido e fácil aos dados necessários em qualquer parte da empresa e/ou em qualquer fase do processo.

O modelo *lean production* dá maior ênfase ao funcionamento em rede, ou seja, às relações com os fornecedores e clientes, ao emagrecimento da empresa pela externalização de funções e à melhoria contínua da competitividade mesmo com custos sociais e ecológicos elevados. Por sua vez, o modelo antropocêntrico aposta numa tecnologia especificamente moldada e, sobretudo, nas competências internas e na flexibilidade através de pessoas qualificadas, polivalentes e participativas. Enquanto no modelo *lean production* a ênfase é dada a competitividade. Na estratégia antropocêntrica está na competitividade e, ao mesmo tempo, na qualidade de vida. Enquanto o toyotismo, expressão por excelência do modelo *lean production*, pretende tornar a produção em linha de montagem organizacionalmente compatível e economicamente rentável com uma produção variada, o “volvismo” ou “undevallismo”, expressões do modelo antropocêntrico, procura a maior flexibilidade e a melhoria da qualidade de vida no trabalho suprimindo a linha de montagem, substituindo-a por uma montagem em estações fixas por equipes semiautônomas. Esta organização holística do trabalho coloca a reflexão e a inteligência dos trabalhadores no centro do processo

produtivo, solicitando-lhes participação na concepção dos produtos e dos próprios equipamentos.

Em síntese, a economia e os processos produtivos passam por profundas transformações. Setores que constituíam o núcleo do movimento dos trabalhadores são varridos do mapa ou então suas condições de trabalho e de vida sofrem tamanha deterioração que se tornam irreconhecíveis. A legislação que, por um longo período, estabeleceu parâmetros públicos de regulamentação das relações de trabalho torna-se obsoleta e começa a ser derrubada, dando margem à precarização e aprofundando a exploração. Diante do estreitamento do mercado de trabalho formal, vastos contingentes são jogados na informalidade, e parte expressiva passa a se organizar de forma cooperativa, na qual vislumbra um embrião de uma “economia alternativa” nos termos de Fortes (2006). Segmento das classes médias, que a pouco faziam causa comum com as classes populares na luta democrática, abraçam com fervor o culto ao livre mercado. Aderem também a uma ideologia utilitarista que reduz a pobreza e suas degradáveis manifestações a um problema técnico, a ser resolvido pela subordinação do Estado e da sociedade à razão instrumental da qual se consideram, evidentemente, os representantes naturais (FORTES, 2006).

O novo contexto tem sido marcado pela desarticulação do sistema de produção *fordista*, que predominou no pós-guerra nos países industrializados. Esse regime assentava-se no “pleno emprego”, baseado em contratos de trabalho de natureza coletiva. O cenário novo exige a flexibilização das relações laborais, resultando em elevadas taxas de desemprego. Esse cenário tem sugerido a partir da década de 1970 um debate sobre o futuro do trabalho.

Há muitos outros sinais de continuidade, ao invés de ruptura, com a Era Fordista. Os imensos déficits públicos dos EUA atribuíveis principalmente à defesa foram fundamentais para o pouco crescimento econômico ocorrido no capitalismo mundial ao longo da década de 1980, sugerindo que as práticas Keynesianas de modo algum morreram. Do mesmo modo, o

compromisso com a competição no “livre mercado” e com a desregulamentação não se enquadra inteiramente na onda de fusões, consolidações corporativas, nem no extraordinário crescimento de interligações entre firmas supostamente rivais de origem nacional distinta. Contudo, foram abertas arenas de conflitos entre a Nação-Estado e o capital transnacional, comprometendo a fácil acomodação entre grande capital e grande governo, tão típica da era *fordista*. Hoje, o Estado está numa posição muito mais problemática. É chamado a regular as atividades do capital corporativo no interesse da nação e é forçado, ao mesmo tempo, também num interesse nacional, a criar um “bom clima de negócios”, para atrair o capital financeiro transnacional e global e conter (por meios distintos dos controles de câmbios) a fuga de capital para pastagens mais verdes e lucrativas (HARVEY, 1992).

Nesse contexto, um conjunto de argumentos vem sendo apresentado em torno da perda da centralidade do trabalho enquanto categoria fundante na sociedade moderna. Vários autores de respaldo internacional anunciam o deslocamento do trabalho para uma esfera secundária. André Gortz (1995) anuncia esse deslocamento, a partir de *Adeus ao proletariado*. Para ele não vivemos mais numa sociedade “produtiva” numa civilização do trabalho, já que “o trabalho não é mais o principal cimento social, nem o principal fator de socialização, nem a ocupação principal de cada um, nem a principal fonte de riqueza e bem estar, nem o sentido e o centro de nossas vidas” (1995). Nessa perspectiva, a sociedade salarial perde o sentido único no universo das subjetividades.

De acordo com Oliveira (2007, p. 6), para Adam Schaf (1990), corroborando a tese de Gortz, a automação e a robotização levarão, com o incremento da produtividade e da riqueza social, a uma redução drástica da demanda por trabalho humano, resultando no desaparecimento do trabalho manual como fenômeno sócio-econômico.

Na perspectiva de Offe (1989), aparecem três elementos que configuram o poder de determinação social do trabalho: a heterogeneidade empírica das formas do trabalho, o

declínio da “ética do trabalho” e o deslocamento do trabalho na biografia das pessoas (em virtude da alternância de atividades ocupacionais ao longo da vida) ²⁷.

Na visão de Habermas (1992), a centralidade do trabalho cede lugar para a esfera da comunicação ou da intersubjetividade, na medida em que teria ocorrido na sociedade moderna um desacoplamento da esfera econômica em relação à esfera política. Para ele, as tendências atuais apontam no sentido de uma colonização crescente do “mundo da vida” e sua razão comunicativa pelo “sistema” e sua razão instrumental.

Na ponderação de Castel (1998), de um lado, ocorre um processo de degradação dos modos de socialização e de integração a partir do trabalho, desarticulando formas históricas de coesão e de solidariedade; de outro lado, analisa tais mudanças dentro dos paradigmas da “sociedade salarial” e do Estado Social. Para ele, está em curso o retorno da “vulnerabilidade de massa”, uma sociabilidade baseada em padrões liberais, orquestrada pelo “livre jogo” das forças de mercado, acompanhada do comprometimento do Estado Social ²⁸.

Antunes (1998; 2006) também se opõe à tese que defende o fim do trabalho na sociedade atual. Para ele, apesar da crescente intelectualização e qualificação do trabalho fabril e também da desqualificação e subproletarização dos trabalhadores, a sociedade atual mais do que nunca se afirma como produtora de mercadorias, as quais derivam da atividade manual e/ou intelectual que decorre do trabalho humano, interagindo com os meios de produção. A superação do trabalho só é possível de ser concebida no plano da superação da própria sociedade produtora de mercadorias, em um movimento “para além do capital”. Nesse contexto, ganha mais ressonância a propagação da idéia central do neoliberalismo de que os

²⁷ Nesse mesmo sentido SENNET, (2004: pg.27) indaga: “Como pode um ser humano desenvolver uma narrativa de identidade e história de vida numa sociedade composta de episódios e fragmentos? As condições da nova economia alimentam, ao contrário com a deriva do tempo, de lugar em lugar, de emprego em emprego”.

²⁸ O núcleo da questão social hoje seria, pois, novamente, a existência de “inúteis para o mundo”, de supranumerários e, em torno deles, de uma nebulosa de situações marcadas pela instabilidade e pela incerteza do amanhã que atestam para uma crescente vulnerabilidade de massa (CASTEL, 2008, p. 593).

trabalhadores poderão construir sua autonomia no processo de trabalho contemporâneo, marcado pela flexibilização/fragmentação da “classe-que-vive-do-trabalho”.

O processo de modernização da economia e as profundas transformações ocorridas no mundo do trabalho afetam profundamente a “classe-que-vive-do-trabalho”, entendida aqui, segundo Antunes (1998, p.102), como a classe que “hoje inclui a totalidade daqueles que vendem sua força trabalho”, que não se “restringe ao trabalho manual direto, mas incorpora a totalidade do trabalho social, a totalidade do trabalho coletivo assalariado”.

De modo abrangente,

Engloba, também, trabalhadores improdutivos, aqueles cujas formas de trabalho são utilizadas como serviços, sejam para uso público ou para o capitalista e que não se constitui como elemento diretamente produtivo, como elemento vivo do processo de valorização do capital e de criação de mais-valia (ANTUNES, 1998, p. 102).

Antunes (2002) afirma ser o trabalho uma categoria importante, evidenciando-se como fonte originária da constituição das relações sociais de produção, mostrando-se como experiência elementar da vida cotidiana, na medida em que passa a oferecer respostas às necessidades mais urgentes para aqueles que necessitam vender seu único bem.

As tendências em curso quer em direção a uma maior intelectualização do trabalho fabril ou ao incremento do trabalho qualificado, quer em direção à desqualificação ou à subproletarização, não permitem concluir pela perda desta centralização no universo de uma sociedade produtora de mercadoria (ANTUNES, 1998, p. 75).

Para este autor, ainda, o que vem ocorrendo, atualmente, é a falência do *trabalho concreto* em relação ao *trabalho abstrato*, em que no primeiro predomina o caráter útil do trabalho, aquele que possibilita a relação entre o homem e a natureza, tornando-se condição necessária para a produção do que é socialmente útil, efetivando-se assim a dimensão qualitativa do trabalho. Já o *trabalho abstrato* assume o papel decisivo na criação de valores de troca. A produção de mercadoria resulta da interação entre o trabalho humano e os meios de produção. Nesta segunda dimensão do trabalho, este deve estar voltado para as demandas do capital, favorecendo sua sustentabilidade e manutenção. Não importa ao capital em quais

condições esse trabalho é realizado, e como essas condições repercutem na vida do trabalhador.

O capital, a partir de suas demandas e de acordo com o contexto que se evidencia, desenvolve novas estratégias a fim de assegurar sua sustentabilidade. O exemplo clássico foi a substituição da produção em série e de massa, característica do período Taylorista /Fordista, quando não foram mais suficientes às suas demandas. Desse modo, nesse período, era preciso reestruturar sem alterar os pilares do modo de produção capitalista, “racionalizar ao máximo as operações feitas pelos trabalhadores, combatendo o desperdício na produção, reduzindo o tempo e aumentando o ritmo de trabalho, visando à intensificação das formas de exploração” (ANTUNES, 1998, p. 37).

Nesse sentido, uma das questões que nortearão as nossas reflexões é a de que a atual fase do processo de modernização das forças produtivas, ao configurar-se como mecanismo determinante da precarização das relações trabalhistas, imprime aos que necessitam vender sua força de trabalho a submissão às mais variadas formas de precarização das relações trabalhistas impostas por novas formas de ocupações, mas nos “interstícios” os trabalhadores reinventam outras dinâmicas de trabalho para além da dinâmica de acumulação de capital.

A propagação do discurso ideológico sobre as promessas do trabalho “autônomo”, em um contexto marcado pelo estreitamento do mercado de trabalho formal, vem condicionando milhares de pessoas a acreditarem que o trabalho por conta própria transformará o trabalhador em proprietário dos meios de produção. Vende-se, com isso, a idéia de que todos terão igualdade de oportunidades no mercado. Entretanto, a realidade não é bem essa, pois o atual momento da acumulação capitalista vem contribuindo de forma significativa para o aumento da exploração da força de trabalho, agora camuflada sob novas e modernas estratégias de desregulamentação e de flexibilização das relações trabalhistas. Ao mesmo tempo, suscita no

trabalhador a idéia de que este é capaz de assumir seu próprio negócio, contando para isto com a existência de diversas possibilidades e alternativas de gerenciamento.

A informalidade pode ser compreendida além dos termos descritos acima, passando a configurar-se também como uma iniciativa dos segmentos excluídos dos trabalhadores que nos “interstícios” reinventam seu próprio trabalho como estratégia de sobrevivência a lógica desenfreada dos processos de acumulação de capital.

Concordamos, então, com Tavares, (2004, p.131), quando esta diz:

Afirmamos que certas ocupações executadas sob relações informais fazem parte do trabalho combinado, sem querer sugerir com isso um novo trabalhador coletivo, mas, apenas, a mais recente adequação da Organização da produção às exigências da valorização do valor.

Desta feita, os mecanismos de terceirização vêm contribuindo para essa adequação, na medida em que o trabalho informal assume, nas atuais relações de produção, funções produtivas e improdutivas, estabelecendo-se uma interação entre o trabalho informal e a produção capitalista, moldado por um discurso moderno de nova forma de trabalho que se caracteriza pela natureza flexível (TAVARES, 2004).

Um elemento de continuidade desse processo de reconfiguração da informalidade e da precariedade reside no processo de globalização que reproduz um padrão precarizado nas relações de trabalho fundamentado na flexibilização. Assim, a recuperação desse debate é imprescindível na busca dos nossos objetivos, pois o fenômeno do mototaxismo resulta também da dinâmica do processo de globalização.

2.3 - A GLOBALIZAÇÃO E O NOVO PADRÃO (PRECARIZADO) DE RELAÇÕES DE TRABALHO

Embaralha-se o mapa do mundo, umas vezes parecendo reestruturar-se sob o signo do neoliberalismo, outras parecendo desfazer-se no caos, mas também prenunciando outros horizontes. Tudo se move. A história entra em movimento, em escala monumental, pondo em causa cartografias geopolíticas, blocos e alianças, polarizações ideológicas e interpretações científicas. (IANNI, 1996)

Na problematização de Santos (2000) sobre a globalização, ele identifica a existência de três mundos: O primeiro, o mundo tal como nos fazem vê-lo: a globalização como fábula; o segundo seria o mundo tal como ele é: a globalização como perversidade; e o terceiro, o mundo como ele pode ser: outra globalização.

O primeiro mundo tem como referência o fato de que a máquina ideológica que sustenta as ações preponderantes da atualidade é feita de peças que se alimentam mutuamente e põem em movimento os elementos essenciais à continuidade do sistema, se difunde a idéia de tempo e espaço contraídos. É a idéia de um mercado global como homogeneizador quando na verdade as diferenças locais são aprofundadas. A insistência na morte do Estado, quando na realidade o que ocorre é o seu fortalecimento para atender às necessidades da esfera financeira/especulativa, em detrimento dos cuidados com as populações cuja vida se torna mais difícil.

O segundo mundo está associado ao fato de que a globalização vem se colocando para o mundo como uma fábrica de perversidades. O desemprego crescente se torna crônico. A pobreza aumenta e as classes médias perdem em qualidade de vida. Redução do salário médio em todos os continentes. Permanência da mortalidade infantil, apesar do “progresso” médico e da informação. A inacessibilidade crescente da educação de qualidade.

A perversidade sistêmica que está na raiz dessa evolução negativa da humanidade tem relação com a adesão desenfreada aos comportamentos competitivos que atualmente caracterizam as ações hegemônicas. Todas essas mazelas direta ou indiretamente são imputáveis ao presente processo de globalização (SANTOS, 2000, p. 20).

A terceira dimensão da análise do autor refere-se à propositura de outra globalização. Para ele, é possível pensar numa globalização mais humana. No Plano empírico, a mistura de povos, raças, culturas, gostos, em todos os continentes, possibilita mudanças, trata-se de uma verdadeira sócioidiversidade. No plano teórico, o que verificamos é a possibilidade de um novo discurso, de uma nova metanarrativa.

O processo de globalização é o ponto culminante do processo de internacionalização do mundo capitalista. Dois elementos se constituem como fundamentais nessa dinâmica: o estado das técnicas e o estado da política. No final do Século XX assistimos a grandes avanços da ciência; foi produzido um conjunto de técnicas comandado pela tecnologia da informação, que possibilitou a criação de um elo de sustentação no conjunto das técnicas desenvolvidas até então.

Mas, a globalização está para além das técnicas. Resulta, também, das ações que asseguram a emergência de um mercado global, responsável pelos processos políticos indispensáveis e eficazes. “Os fatores que contribuíram para explicar a arquitetura da globalização atual são: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, representado pela mais-valia globalizada” (SANTOS, 2000, p. 20). Portanto, um mercado global fundamentado num sistema de técnicas avançadas resulta numa globalização perversa. Se os agentes políticos fizessem um uso diferente teríamos outra globalização.

Para Ianni (1996), a informática e as telecomunicações jogam um papel importante no processo de mundialização, acelerando ritmos, generalizando articulações; abrindo novas possibilidades de dinamização das forças produtivas, criando meios rápidos, instantâneos e abrangentes de produção e reprodução material e cultural. A partir do término da Segunda Guerra Mundial (1945) e depois com o fim do bloco soviético (1989), a globalização do capitalismo entra numa espécie de novo ciclo. Ocorrem novos desenvolvimentos intensivos e

extensivos do capital, como agente “civilizador”. Ele promove e recria surtos de acumulação originária, engendra nova divisão transnacional do trabalho e da produção, espalha unidades produtivas por todo o mundo, informatiza processos de trabalho, modifica a estrutura da classe operária, transforma o mundo numa imensa fábrica e cria a cidade global.

Na esteira do pensamento de Marx é possível recuperar esse debate sobre a globalização nos termos propostos por Martí (2005, p.163):

La descripción marxista del fenómeno de la globalización aparece claramente expresada en El manifiesto comunista, escrito con Engel y publicado en 1848, aunque posteriormente el desarrollo del modo de producción capitalista se aborda en detalle en El Capital. Para Marx, el capitalismo se funda en el juego de las fuerzas productivas liberadas con la decadencia del feudalismo, la aceleración de la acumulación originaria, la reproducción ampliada del capital y el desarrollo intensivo de la producción, distribución, intercambio y consumo, con tendencias hacia la concentración y centralización del capital. Las fuerzas productivas básicas, tales como el capital, la tecnología, la fuerza de trabajo, la división do trabajo social, el mercado y la planificación, entran en continua y amplia conjugación, se desarrollan de forma intensiva y extensiva, rebasan fronteras geográficas e históricas, regimenes políticos y modos de vida, culturas y civilizaciones. De este modo, la ampliación del capitalismo lo conduce a su propia globalización, pues el desarrollo de las fuerzas productivas y los procesos de concentración del capital, conducen a éste a una continúa expansión que le lleva a operar en el mundo como un todo, cada vez a mayor velocidad y una dimensión más gigantesca.

Assim, o desenvolvimento capitalista configura decisivamente o desenho e redesenho do mapa do mundo, tanto na dimensão espacial como temporal. Nesse sentido, o capitalismo é um processo civilizatório que influi mais ou menos radicalmente em todas as outras formas de organização do trabalho e de vida com as quais entra em contato. A configuração atual do capitalismo contemporâneo provoca mudanças também no processo de desenvolvimento da ciência e tecnologia, que tem reverberações na esfera do trabalho.

O contexto contemporâneo revela, portanto, mudanças também no mundo do trabalho. Na mesma escala em que se dá a globalização do capitalismo, verifica-se a globalização do mundo do trabalho. As mudanças assumem tanto a dimensão quantitativa como qualitativa,

que afetam não só os arranjos e a dinâmica das forças produtivas, mas também a composição e a dinâmica da classe operária. Na medida em que a globalização do capitalismo, visto inclusive como processo civilizatório, implica a formação da sociedade global, rompem-se os quadros sociais e mentais de referência estabelecidos com base no emblema da sociedade nacional nos termos interpretados de Ianni (2006).

Na perspectiva de Ianni (1996, p.157),

Ainda que incipiente esse mundo do trabalho e o conseqüente movimento operário apresentam características mundiais. É desigual, disperso pelo mundo, atravessando nações e nacionalidades, implicando diversidades e desigualdades sociais, econômicas, políticas e culturais, religiosas, lingüísticas, raciais e outras.

Portanto, o trabalho no contexto do capitalismo contemporâneo apresenta novos significados. A natureza do desenvolvimento capitalista foi sempre desigual e contraditório, compreendem articulações e tensões temporais e espaciais, contemporaneidades e não-contemporaneidades.

O desenvolvimento da ciência e da tecnologia, se, por um lado, trouxe ganhos significativos como a cura de doenças, a difusão do conhecimento, a acessibilidade aos meios de comunicação, o aumento da produtividade, dentre outros avanços, por outro, vem contribuindo com novas e polarizantes formas de desigualdades, distanciando, cada vez mais, os detentores dos meios de produção, dos detentores da força de trabalho.

Convergimos, então, com Lesbaupin (2000, p. 37), quando comenta:

Não é sem razão que voltamos a presenciar condições de vida e de trabalho típicas do “capitalismo selvagem” (...), com jornadas de trabalho excessivas, salários aviltantes, superexploração, crescimento do trabalho sem carteira assinada, ao lado do desemprego massivo crescente.

Desse modo, o desenvolvimento da ciência e as significativas transformações no processo produtivo, acompanhadas pela flexibilização e intensificação da jornada de trabalho, vêm influenciando no aumento de trabalhadores demitidos de seus postos de trabalho e,

conseqüentemente, na redução dos salários, destruição e/ou precarização da força de trabalho, que cada vez mais se torna submetida a essas degradantes formas de exploração.

Para Antunes (1998), neste cenário de intensas modificações pode-se vislumbrar que, quanto mais se aumenta a competitividade, quanto mais se desenvolve a tecnologia concorrencial em uma determinada região ou país, maior é a desestruturação daqueles que estão subordinados e excluídos desse processo ou que não conseguem acompanhar todas essas transformações por não possuírem internamente base sólida que os sustente.

No passado, quando uma revolução ameaçava a perda em massa dos empregos em determinado setor econômico, um novo setor surgia para absorver a mão de obra excedente, era no que acreditavam os defensores da teoria da compensação (RIFKIN *apud* TAVARES, 2002).

No entanto, sob a dinâmica atual, como observa Tavares (2004, p.83):

A história demonstra uma tendência inversa: concomitantemente, a maquinaria autovaloriza o capital e destrói trabalhadores. No rastro dessa tendência a cada nova crise amplia-se o patamar de desempregados, o exército de reserva e o poder do capital sobre o trabalho.

Desse modo, este cenário de intensas modificações no mundo do trabalho, em que o trabalhador é fortemente atingido e enfraquecido, a máquina não poderia ter outra utilidade se não fosse a favor do capital, sendo o fator desemprego apenas uma decorrência quase natural e a globalização, um processo de integração entre países, empresas e trabalhadores, embora o discurso ideológico tenda a ocultar a vasta exploração e polarização que se evidencia e uma profunda desigualdade (TAVARES, 2004).

Logo, a globalização vem intensificando ainda mais o processo de deterioração do mercado de trabalho, agravando, assim, a exploração sobre a classe trabalhadora, envolvida por novas práticas e terminologias tidas como “modernas”. Possuir seu próprio negócio, ser autônomo ou profissional liberal, perdendo a cada dia conquistas, no tocante aos direitos trabalhistas adquiridos ao longo de muitas lutas em prol de garantias trabalhistas e condições dignas de trabalho, são as promessas da nova ordem aos trabalhadores.

De acordo com Vêras de Oliveira & Moreira (2009, p.25):

O desmonte das condições de trabalho tem fortes reverberações sociais, pois esses processos se encadeiam se vinculam, e se expressam na crescente pauperização e conseqüente desqualificação das condições de vida dos segmentos majoritários das populações, no espraiamento dos espaços fragmentados, segmentados, desassistidos dos serviços sociais mínimos que asseguram dignidade à vida e que só fazem denunciar as desigualdades e privações a que estão expostos tais segmentos.

Emerge, assim, no sentido de Castel (1998), uma “nova questão social”. O atual quadro de precarização do emprego afirma-se como uma situação desfavorável e instável, colocando-se como um desafio muito grande para a economia mundial.

Singer (1999, p. 25-26) assim comenta:

Emprego estável só será assegurado a um núcleo de trabalhadores de difícil substituição em função de suas qualificações, de suas experiências e de suas responsabilidades. Ao redor deste núcleo estável gravitará um número variável de trabalhadores periféricos, engajados por um prazo limitado, pouco qualificado e, portanto, substituíveis. Na atual etapa de globalização do capitalismo, a flexibilidade do trabalho aumenta em escala crescente, resultando numa diminuição dos direitos trabalhistas, tornando o emprego precário. Tudo indica que o aumento da precarização foi acompanhado por uma contínua debilidade sindical.

Ainda na trilha de Vêras de Oliveira & Moreira (2009, p.25): “Os efeitos da globalização também penetram o universo mais íntimo das subjetividades, imprimindo novos significados às sociabilidades, nas desvinculações/desinserções provocadas pelo ‘nomadismo’ ocupacional, no descompromisso com o outro”.

Bauman (1999, p. 112) coloca em questão justamente o esgarçamento e a volatibilidade dos vínculos sociais, marcados pela efemeridade das afetividades, pelas novas expressões e rearranjos identitários, pela perseguição cega à satisfação dos desejos, pelo imediatismo dos projetos e ações em suas circunscrições cada vez mais individualizantes:

Como pode alguém investir numa realização de vida inteira, se hoje os valores são obrigados a se desvalorizar e, amanhã, a se dilatar? Como pode alguém se preparar para a vocação da vida, se habilidades laboriosamente adquiridas, se tornam dívidas um dia depois de se tornarem bens? Quando profissões e empregos desaparecem

sem deixar notícia e as especialidades de ontem são os antolhos de hoje? E como pode fixar e separar um lugar no mundo se todos os direitos adquiridos não o são senão até segunda ordem, quando a cláusula da retirada à vontade está escrita em todo contrato de parceria quando – como Anthony Giddens adequadamente expressou – todo relacionamento não é senão um ‘simples’ relacionamento sem compromisso e sem nenhuma obrigação contraída, e não é senão amor ‘confluente’, para durar não mais do que a satisfação derivada?

Diante desse quadro, compreender o modo de produção capitalista na sociedade atual significa buscar, como diz Tavares (2004), “todos os fios (in) visíveis que tecem a produção capitalista”, pois as novas formas de organização do processo de produção tendem a obscurecer um panorama que, analisado superficialmente, camufla velhas e novas práticas de exploração da força de trabalho humano. Nesse sentido, no contexto contemporâneo, reconfigura-se a precariedade e a informalidade, em particular no caso brasileiro.

2.4 - O CAMINHO BRASILEIRO DE REEDIÇÃO DA PRECARIIDADE E DA INFORMALIDADE

De acordo com Vêras de Oliveira (2009), nos termos do PREALC/OIT, a origem do trabalho informal na América Latina e Caribe teria sido resultante da migração campo-cidade, sobretudo desencadeada no pós Segunda Guerra Mundial, em um contexto de industrialização tardia. Os processos de reorientação econômica, com mais ou menos intensidade em cada país, teriam implicado na expulsão de força de trabalho das atividades agro-pecuárias em direção às zonas urbanas, sob a atração exercida pela indústria. Esta, no entanto, não adquirira a capacidade de absorver tais contingentes suficientemente, gerando-se com isso um excedente de força de trabalho, que foi levado a prover, por conta própria, sua sobrevivência em atividades improvisadas, principalmente no comércio e no setor de serviços. Para os economistas liberais, diferentemente, a informalidade seria acima de tudo resultado do excesso de regulamentação estatal do mercado. “Neste caso, o empreendedor informal não seria um produtor marginal de baixa produtividade, como afirma o PREALC/OIT, mas um herói econômico que logra sobreviver e mesmo prosperar, apesar da perseguição estatal contra suas atividades” (JACOBSEN *et al*, 2000, p. 14). Para uma perspectiva mais crítica, a existência do trabalho informal não pode ser dissociada das estratégias de acumulação de capital, estabelecidas a partir do grande capital, no sentido de se beneficiar do uso de formas de trabalho “não típicas” ao padrão capitalista (JACOBSEN *et al*, 2000, p. 14).

Os impactos profundos pelos quais vêm passando a estrutura da produção global não se limita apenas à dimensão macroeconômica. Esses impactos também são sentidos na dimensão individual, modificando padrões e valores há muito sedimentados, gerando um sentimento de insegurança quase generalizado e uma forte preocupação com o fenômeno da exclusão social, relacionada às mudanças que vêm ocorrendo no emprego (DUPAS, 1999).

É importante chamar a atenção para esta perplexidade e para o sentimento de desamparo, com o qual se depara a humanidade no início do terceiro milênio. Esta situação

está diretamente relacionada à rediscussão do papel do Estado enquanto guardião dos direitos sociais, desde o pós-guerra. Aqueles que outrora desfrutavam do aparato social fornecido pelo Estado sentem-se ameaçados, gerando um sentimento de injustiça e uma deterioração da qualidade de vida.

A concepção de um estado mínimo e de políticas públicas restritivas de direitos constitui fatores que intensificam o processo de precarização do trabalho, com suas múltiplas e inovadoras formas de exploração. A falta de estabilidade e de perspectiva de continuar no mercado formal são fatores que vêm contribuindo para que milhares de pessoas, sem qualquer outra opção, vejam na informalidade, aqui entendida segundo Tavares (2004), como a serviço do capital, a saída para a garantia de sua sobrevivência. Assim, analisando o trabalho informal neste contexto de degradação dos direitos trabalhistas e de cidadania e da não possibilidade de muitos brasileiros terem acesso ao mercado formal, é que Malagutti (2000, p.63) afirma que este constitui “o sonho refúgio da realidade de milhões de desempregados ou cujos salários formais não permitem manter suas famílias”.

A economia informal adquire um conceito dinâmico: se, por um lado, é utilizada para definir aqueles trabalhadores que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho da economia capitalista, por outro lado, “a informalidade ofereceu um trabalho e uma forma de ganhar a vida para imensos contingentes de desocupados...” (MALAGUTTI, p. 65).

O setor informal pode ser analisado como saída para os que se encontram excluídos dos novos processos de organização da produção capitalista, como caminho para aqueles trabalhadores (antes considerados “exército industrial de reserva”, agora, marginalizados e “desnecessários” aos novos padrões de acumulação) que possuem, como única alternativa, o ingresso no trabalho informal, caracterizado por suas precariedades, como falta de segurança no trabalho, ausência de benefício-doença, aposentadoria, repouso remunerado, dentre outras.

Assim, o mercado informal não deve ser visto apenas como oposição ao mercado formal, mas como um movimento de valorização do capital que, neste momento, apresenta-se necessário às suas novas demandas, muito embora as novas possibilidades e estratégias modernizadoras venham contribuindo para que se tornem “invisíveis os fios com os quais o trabalho informal é articulado à produção capitalista” (TAVARES, 2004, p.131).

Para esta autora, a propaganda em defesa da organização voluntária do trabalho tende a reforçar as possibilidades de liberdade e o discurso de autonomia, fomentando a idéia de que o pequeno proprietário pode ser o dono de suas decisões, podendo até passar de uma classe para outra, saindo de uma condição desfavorável para uma situação mais favorecida. Porém, esse discurso não teria tamanha aceitação e poder de convencimento se fosse divulgado que, metade desses negócios não atinge um ano de vida e apenas um em cada dez consegue se desenvolver, quando subordinado ao movimento do capital.

E mais,

Essas determinações do mercado subordinam a existência dos membros dispersos pela divisão do trabalho a uma dependência coisificada, cujas decisões singulares estão submetidas à lógica do capital. Sob essa ótica, questionamos a autonomia atribuída às atividades informais. (TAVARES, 2004, p.138)

Assim, a nova conjuntura vem se caracterizando como a era do trabalho informal, ou, como afirma Antunes (1999, p.119), o capital necessita “cada vez menos do trabalho estável e cada vez mais das diversificadas formas de trabalho parcial ou *part-time* (...)”; visto que esta mudança não é apenas uma simplória troca de posição sem nenhuma consequência para a classe trabalhadora.

Segundo POCHMANN (2001)²⁹, o excedente de mão-de-obra no mundo está em torno de 150 milhões de trabalhadores desempregados (desemprego aberto) e 850 milhões de trabalhadores na condição de subempregados.

²⁹ POCHMANN, Marcio. O Emprego na Globalização. São Paulo, Boitempo: 2001

Entre 1990 e 1995 no Brasil, o trabalho informal aumentou em função do desemprego. Em 1982, os trabalhadores com carteira assinada representavam 57,7% do mercado de trabalho. Já em 1990, decresceu para 55,1%, e em 1995, eram apenas 47,8% dos agentes produtivos em atividade, ou seja, o trabalhador informal passou a representar maior número de pessoas em idade disponível para compor o exército de mão-de-obra (IBGE,1999) ³⁰.

Os dados do CAGED – Cadastro Geral dos Empregados e Desempregados, do Ministério do Trabalho demonstram a eliminação de 2.560 milhões de empregos no setor formal, no período de janeiro de 1990 e dezembro de 1997.

Só no Brasil existem aproximadamente 38,1 milhões de pessoas que buscam sua reprodução social no mercado informal de trabalho³¹. Em pesquisa do economista José Pastore, pesquisador da Universidade de São Paulo, publicada no Jornal O Globo de 22/12/2004, sobre o mercado nacional de trabalho, no período de julho de 2003 a julho de 2004, foi constatado que a taxa de crescimento do setor informal foi quatro vezes maior do que a do mercado de trabalho formal. O primeiro cresceu 9,6%, enquanto que o segundo cresceu apenas 2,4%.

DEDECCA (2009) afirma que na década de 1990 se processa uma destruição intensa do segmento formal do trabalho, sob o signo das teses do fim do trabalho e do alto custo salarial. Mudanças na regulação pública foram realizadas, ampliando o grau de flexibilidade da regulação sobre os salários e a jornada de trabalho.

Para o autor a partir de 2003, a economia brasileira passa por um processo de ascensão do crescimento com efeitos positivos nos níveis de produção e emprego. A informalidade recua com a reconstituição do trabalho assalariado formal. Observa nesse processo uma recuperação dos salários, em particular nos extratos inferiores da distribuição.

30 - Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

31 - IBGE, 2000.

Entretanto, em contraste com a década de 1990, apesar de ter sido registrado no período atual uma retomada do crescimento do trabalho formal. Essa recuperação, no entanto, não indica a eliminação das pressões da dinâmica geral de acumulação de capital no sentido da *flexibilização* e da reprodução do padrão informal e precário das relações de trabalho no país.

Para Baltar (2009), a PEA (População Economicamente Ativa) no Brasil cresce com relativa intensidade. Enquanto o ritmo do crescimento populacional é de 1,4%, a PEA cresceu 2,1% ao ano no período de 2004 a 2007; isso representa uma incorporação de mais de seis milhões de pessoas a atividade econômica. Cabe averiguar se a retomada do mercado de trabalho com o crescimento da economia foi suficiente para absorver essa ampliação da PEA e melhorar a condição de atividade e ocupação das pessoas que já participavam da atividade econômica.

No período de 2004 a 2007 no mercado de trabalho, a taxa de desemprego caiu de 13,5% para 12,1%. Quanto ao grau de formalização dos contratos de trabalho apresentou tendência de crescimento. No total dos empregados, os contratados em conformidade com a Consolidação das Leis do Trabalho e o Estatuto dos Servidores Públicos aumentaram em participação, de 61,9% para 65,0%. Os empregados sem carteira de trabalho, entretanto, continuam pouco mais de 1/3 dos empregados e seu número ainda cresceu a 0,6% ao ano. Já o número de celetistas e estatutários cresceu no ritmo de 5,1% ao ano. Não obstante, o emprego devidamente formalizado representa ainda somente 39% da PEA, embora tenha aumentado em três anos aproximadamente 3%.

De acordo com Baltar (2009, p.129), “As mudanças foram lentas e em tão poucos anos foi pequena a modificação no quadro geral da população ativa e de precariedade dos empregos assalariados. Em particular, continuam enormes as diferenças salariais. O peso das ocupações de baixa renda (prestação de serviços e trabalho manual agrícola) continua

desproporcional, bem como a proporção de empregos sem carteira e as diferenças de salário por tipo de ocupação e entre os contratos formalizados e não formalizados.

Esse novo contexto sugere uma *nova informalidade*, intrínseca à *flexibilização* e fazendo parte da reação do capital ao trabalho organizado iniciada desde o começo dos anos 1970. A *nova informalidade* torna-se, assim, parte orgânica da produção capitalista, apresentando-se como constitutiva da nova engrenagem produtiva. Neste sentido, já não pode ser considerada como pouco produtiva, nem como não capitalista. É trabalho precário mais produtivo (LEITE, 2008, p.8).

A *nova informalidade* se caracteriza pela presença de novos trabalhadores informais, em velhas e novas atividades, articuladas ou não com os processos produtivos formais, ou em atividades tradicionais da “velha informalidade” que são por eles redefinidas (Amaral; Druck; Filgueiras, 2004). Pode-se constatar um processo de reedição da precariedade, em outros patamares, com novos sentidos e significados, marcados por um processo de tendência da centralidade do mercado.

Ademais, a crescente dominação e hegemonia do capital sobre o trabalho em tempos de globalização reiteram as estruturas de dominação do capital sobre o trabalho, mas também geram formas de resistência. Scott (1990, p.71), por exemplo, afirma: “Las relaciones de poder son, también relaciones de resistencia. Uma vez estabelecida, la dominación no persiste por su propia inercia”. O autor critica a postura de muitos cientistas sociais que vêem as organizações formais (sindicatos, partidos revolucionários, movimentos sociais) como os meios mais importantes de luta e mudança sociais. Ele salienta que a resistência informal é também a maneira eficaz de impor limites aos dominantes e frustrar muito dos seus objetivos, igualmente ou até mais que os movimentos organizados.

Menezes (2002) afirma que Scott não desconsidera a importância dos movimentos sociais, mas entende que, na maioria das vezes, a resistência às relações de dominação se

expressa em práticas cotidianas e discursos difusos, fragmentados, que orientam as interações cotidianas entre dominantes e dominados. Para ele, tanto as práticas cotidianas quanto as dos movimentos sociais são consideradas como formas de resistência. Assim ele discorda da separação entre “resistência real” e “resistência incidental”:

Resistência real, se argumenta, é (a) organizada, sistemática e cooperativa; (b) guiada por princípios não egoístas; (c) conseqüências revolucionárias e/ou (d) incorpora idéias ou intenções que negam as bases de dominação em si mesmas. Atividades incidentais ou epifenômenicas, por contraste, são (a) desorganizadas, não sistemáticas e individuais; (b) oportunistas e de auto-satisfação; (c) não têm conseqüências revolucionárias e/ou (d) implicam na sua intenção ou significado, uma acomodação com o sistema de dominação (SCOTT: 1990, p.106).

Menezes (2002) afirma que o autor entende que esta diferenciação pode ser utilizada para fins de classificação das formas de resistência, mas discorda de qualificar as práticas de resistência cotidianas como triviais ou sem conseqüências. É na dinâmica desse processo que se insere a problemática do moto-táxi. Os processos de resistência identificados no cotidiano da luta diária pela sobrevivência dessa categoria de trabalhadores podem ser identificados através das estratégias de enfrentamento da fiscalização por arte do órgão regulamentador, isso se traduz numa forma de resistência cotidiana. Os mototaxistas clandestinos adotam, como tática para enfrentar tal problema, o acionamento da sua rede social através do telefone celular, também dos informantes que participam da atividade do mototaxismo, pois informam o local e horário da fiscalização. Assim, as estratégias de trabalho são modificadas cotidianamente e, conseqüentemente, as rotas de tráfego, eles utilizam rotas alternativas para escapar da fiscalização.

Embora a dinâmica atual do capitalismo tenha trazido uma mudança nos hábitos e costumes do mundo do trabalho, a presente pesquisa deixa-nos a marca emblemática de que os trabalhadores, através das suas experiências dentro e fora das suas atividades laborais recriam mecanismos de resistência, constituindo uma rede intrincada de relações sociais.

Vale enfatizar que as abordagens de Thompson e Scott serão de grande importância para refletirmos sobre os conceitos de experiência e resistência no sentido de apreendermos quais os mecanismos desenvolvidos pelos mototaxistas frente ao novo contexto que opera o mundo do trabalho. Nesse sentido, uma questão importante nesse estudo, sob tal perspectiva, refere-se aos processos de construção da identidade coletiva dos mototaxistas, a partir das experiências vividas em suas relações de trabalho e no convívio social. No próximo capítulo veremos como emerge o fenômeno do mototaxismo frente ao novo contexto de reconfiguração da precariedade e da informalidade nas relações de trabalho.

CAP. III – A EMERGÊNCIA DO FENÔMENO DO MOTOTAXISMO EM CAMPINA GRANDE E A NOVA CONDIÇÃO DA PRECARIIDADE E DA INFORMALIDADE

O objetivo desse capítulo é compreender que tipos de relações de trabalho e formas de sociabilidade estão na base de constituição do segmento de trabalhadores de moto-táxi em Campina grande. Faremos, então, um retrospecto do processo de formação sócio-econômica deste município no sentido de captar as raízes da precariedade e da informalidade e apontar o processo de reconfiguração de ambas. Essa parte do trabalho pretende destacar o desenvolvimento, mudanças e impasses referidos ao mercado de trabalho, com o fim de tornar evidente a correspondência entre o contexto nacional, internacional e local, particularmente quanto: a) ao momento da industrialização brasileira; b) à crise do desenvolvimentismo nos anos 1980; c) ao neoliberalismo e à crise dos anos 1990; d) às novas configurações do período recente. Sendo assim, passamos a discutir o processo de formação sócio-econômica de Campina Grande e os seus desdobramentos.

3.1 - UM BREVE RETROSPECTO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ECONÔMICA DE CAMPINA GRANDE

É importante, antes de tratar propriamente do objeto de investigação, situá-lo no tempo e no espaço. Não temos aqui a pretensão de fazer uma digressão sobre o processo de formação sócio-econômica de Campina Grande, pretende-se apenas buscar entender a nova condição da precariedade e da informalidade nas relações de trabalho, partindo da hipótese de que a informalidade assume um caráter genético-estrutural no processo histórico de formação sócio-econômica do município.

Localizada em posição geográfica privilegiada, no topo da serra da Borborema, Campina Grande historicamente assume a condição de entreposto comercial. Essa condição é delineada no processo de transição do século XIX para o século XX. Ainda durante o império, através da lei provincial N. 137 DE 11/10/1864, Campina Grande alcança a condição de cidade. Com o passar dos anos, o município vai ganhando importância na província, na proporção em que ganha fama a sua feira. Conforme Lima (2004), o incremento da economia levou ao estabelecimento do comércio fixo e, conseqüentemente, a uma maior urbanização. Mesmo tendo o comércio de algodão como carro chefe, com o crescimento da cidade, outras atividades comerciais vão aparecendo e se fixando. Com isso o comércio torna-se mais diversificado, aumentando sempre o número de tropas de burros carregadas de mercadorias. Lima (2004), acrescenta:

Nas últimas décadas do século XIX eram engrossadas as atividades mercantis de Campina Grande com a presença constante de tropas de burros carregadas de algodão. Esses comboios partiam das fazendas em direção ao centro comercial campinense, chegando ao amanhecer, de modo que todos se encontravam na estrada principal, nas vizinhanças da cidade, chegando a ocupar quilômetros dela.

Sendo assim, a cidade vai se conformando e o seu comércio vai ganhando “corpo”. No início do século XX, aumenta, significativamente, a importância de Campina Grande no

cenário nordestino. A chegada da estrada de ferro, em 1907, dinamiza as atividades mercantis, tornando a cidade o grande ponto de confluência do Estado, sobrepujando, em termos econômicos, outros centros comerciais e urbanos que vinham tendo destaque no Estado.

Paulatinamente, toda a infra-estrutura vai sendo conformada (transporte, telefone, água e energia), preparando-se para dar o passo no sentido da industrialização. As autoridades campinenses da época, afinadas com o discurso varguista, já pautado na necessidade de dinamizar a economia campinense, intensificam os investimentos nos setores estratégicos. Os anos 1930 e 1940 do século XX se configuram como marcos no processo de modernização e desenvolvimento do município. Com a aceleração do processo de industrialização e de urbanização nos anos 1950, o país ganha uma nova configuração. Nesse cenário, o debate em torno da inserção da região Nordeste e, em particular, de Campina Grande, no desenvolvimento juscelinista ganhava relevância regional. A discussão sobre o desenvolvimentismo trazida pelo Plano de Metas de JK levantou o problema das disparidades regionais, persistente desde o processo de colonização.

Ainda nos anos 1950, a seca, problema recorrente no Nordeste, volta a assolar a região no exato momento em que o Plano de Metas começa a ser executado. O aparecimento das primeiras Ligas Camponesas, em 1956, colocou um novo elemento no cenário político nacional: o camponês nordestino se apresentando como um novo sujeito político. A conjugação da seca, a ebulição social no campo e os inflamados discursos contra as desigualdades regionais passam a ser vistos, pela grande burguesia nacional, como ameaça mais que potenciais à sua hegemonia.

Para Lima (2004), foram muitos os debates e seminários organizados na região com o objetivo de encontrar soluções capazes de reverter o quadro de atraso econômico, político e social e diminuir as disparidades entre o Centro Sul em desenvolvimento e o Nordeste em crise. O marco inicial na mudança da política econômica para a região foi, sem dúvida, o I

Encontro dos Bispos do Nordeste, ocorrido na cidade de Campina Grande, em 1956. Esse seminário criou um diagnóstico e, com base neste, foi criado o Grupo de Trabalho para o desenvolvimento do Nordeste (GTDN), que propôs mudanças econômicas, políticas e sociais para toda região.

Naquele momento, a cidade se destacava como uma das mais dinâmicas no cenário Regional. Quando comparada à situação global da região Nordeste poderia ser considerada, como afirma Lima (2004, p.47), “um verdadeiro oásis no deserto do subdesenvolvimento a que a região estava submetida”, sobrepujando a capital do Estado.

O autor acrescenta ainda que,

Em 1955, a cidade já contava com 71 estabelecimentos comerciais com mais de 05 operários, totalizando nestes estabelecimentos 1970 operários. Destacava-se a indústria têxtil com 08 estabelecimentos, 693 operários e 45% do valor total da produção, tendo como principal sub-ramo o beneficiamento do algodão e fabricação de redes, sacos, redes de fios, etc. (LIMA, 2004, p.49).

Em 1960, com a implantação do Distrito Industrial, a cidade apresentou um crescimento bastante significativo na atividade industrial, passando a contar em 1972 com aproximadamente 263 estabelecimentos industriais tradicionais e dinâmicos, chegando a empregar cerca de 5.172 operários (MELO, 1988).

No que tange à produção agrícola, essa era quase inexpressiva, cerca de 0,9%, se comparado aos valores da produção industrial e comercial. Conforme o INCRA, a cidade em 1967 possuía cerca de 1.421 estabelecimentos agrícolas (MELO, 1988).

Porém, a qualidade de vida da população campinense não obteve uma melhora correspondente, pois o crescimento demográfico, intensificado graças à expansão da indústria não foi acompanhado pelo crescimento sócio econômico. O projeto de desenvolvimento proposto pelo Grupo de Trabalho para o desenvolvimento do Nordeste (GTDN) e preconizado pela SUDENE possuía como proposta mudanças econômicas, políticas e sociais para toda a região.

Entre os anos 1960 e 1970, Campina Grande foi considerada pela SUDENE a quarta cidade mais industrializada do Nordeste. Logo, a direção da SUDENE vinha pondo em prática sua proposta, pelo menos ao que se refere à industrialização e à política tão preconizada pelo GTDN, que possuía como meta a substituição de um Estado assistencialista por um Estado mais propositivo, voltado para o desenvolvimento regional (MELO, 1998).

Porém, com o golpe militar, em 1964, o projeto de desenvolvimento proposto pelo GTDN e SUDENE que possibilitou o desenvolvimento industrial do Nordeste e, em particular de Campina Grande, foi substituído por um projeto de centralização política e administrativa.

Desse modo, com a ruptura do projeto de desenvolvimento, Campina Grande mergulhou num processo de estagnação econômica perversa. Melo (1988, p.4)) cita alguns dos fatores que contribuíram para o declínio da economia campinense nesse período, dentre os quais destacamos:

- A redução do espaço territorial que fez com que os 2.259 Km² que constituía a cidade nos anos 1950 fosse reduzida a 970 Km² nos anos 1980, com a criação de pequenos municípios ao redor da cidade.
- Transferência de algumas centrais de serviços urbanos, como SANESA, TELINGRA e a COHAB para a capital do Estado, restando à Campina Grande apenas a gerência, com reduzido número de funcionários e sem autonomia.
- Crescimento demográfico bastante significativo que não foi acompanhado pelo crescimento econômico-social.
- Aumento desordenado da violência urbana como resposta à fome e às injustiças sociais.
- Redução da arrecadação de ICMS, que girava em torno dos 48%, nos anos 1950, baixando para 25%, nos anos 1980.

- Redução do nível de qualidade de vida do povo e perda da posição de Campina no contexto regional e estadual.
- Crise crônica da Universidade Regional do Nordeste (URN), após algumas administrações desastrosas, chegando a tal ponto que em 1972 a fundação devia 24 meses de salários ao seu corpo docente.
- A contratação de serviços de outros Estados, desprestigiando os serviços locais, a exemplo de obras do DNOCS, “dinâmico em vários setores, sobretudo na construção de açudes e irrigação, vê-se esvaziado, em parte pelo próprio Governo do Estado, que pulveriza recursos na construção de açudes e barragens, através de critérios menos técnicos do que políticos e em contratando firmas de outros Estados, para trabalhos que poderiam ser executados por empresas locais” (MELO, 1988, p. 4).
- O êxodo rural, agravado pelo baixo nível de qualificação profissional para as atividades urbanas, pois o homem do campo impregnado por uma longa e preciosa tradição agrícola, não possuía qualidade técnica para o trabalho na indústria, além de uma série de outros problemas, como o aumento do abastecimento de água e a poluição na cidade.

Além de tudo isso, cresceu flagrantemente a aglomeração dessas pessoas em cortiços e favelas, contribuindo para o aumento desordenado desses locais e para o florescimento da pauperização na cidade, pois, sem ter a terra para o cultivo, o trabalhador junto com a sua família, e sem qualquer outra opção, estava entregue à mendicância e/ou à marginalização.

O autor acrescenta ainda que:

No caso específico de Campina Grande, a situação vem se agravando dia-a-dia: cerca de 1.700 famílias, em média, têm fixado ‘residência’ anualmente na cidade. Daí as suas 23 favelas e seus 534 cortiços. Em outros tempos, a periferia urbana de CG dispunha de extensas reservas de terras propícias à cultura de subsistência, onde se plantava o feijão, o milho, a fava, a mandioca (...). Havia na periferia de Campina

cerca de 150 casas de farinha produzindo (...). Atualmente não existe uma só casa de farinha em funcionamento. Entretanto, semanalmente pequenos empresários de Caruaru compram cerca de 12 toneladas de mandioca no Brejo e, após industrializá-las, vêm vender o produto em Campina (MELO, 1988, p. 23).

Mesmo diante da crise que estava mergulhada, Campina Grande continuava desempenhando importante papel no cenário estadual, pois apresentava características propícias para receber os investimentos do Programa Nacional Cidades de Porte Médio (PNCMP), o qual possuía como meta aproveitar o potencial das cidades de porte médio, fossem elas capitais ou não, de modo que essas apresentassem condições satisfatórias de desenvolvimento e se configurassem em pólos regionais. Campina contemplava algumas características que eram relevantes para o desenvolvimento, dentre as quais destacava-se: a “cidade possui função polarizadora na qualidade de centro distribuidor e absorvedor de matéria prima” (LIMA, 2004, p.250).

O autor faz referências a uma série de fatores que contribuíram para a crise da cidade a partir dos anos 1970, dentre os quais destacamos: distorções da proposta original prevista pelo GTDN, fundamentada no incentivo do comércio local e regional, em prol do desenvolvimento do Nordeste; o fim dos incentivos fiscais e financeiros para instalação de indústrias na região, fazendo com que logo após o prazo do usufruto dos incentivos as empresas fechassem suas portas ou fossem transferidas para outras cidades (LIMA, 2004).

É nesse cenário demarcado acima que Campina Grande entra na década de 1970. A euforia sentida pela cidade nos anos 1950 dá lugar à falta de perspectiva e de estabilidade, em virtude da concorrência e do desenvolvimento de outras cidades, o que veio a contribuir para o enfraquecimento do comércio local e para o desencadeamento da crise e conseqüentemente a estagnação econômica.

Não podemos deixar de mencionar algumas iniciativas públicas ou até mesmo particulares, nos anos 1980, no contexto campinense, como a criação da CEASA, a melhoria nos serviços telefônicos, a construção de um novo terminal rodoviário, a instalação do Distrito

de Serviços Mecânicos, a criação da bolsa de mercadorias da Paraíba, além de iniciativas culturais, como o Maior São João do Mundo, o Congresso de Violeiros e o Festival de Inverno (MELO, 1988).

Desse modo, ao analisarmos o contexto sócio-econômico campinense, no tocante à estagnação econômica dessa cidade no final dos anos 1970 e início dos anos 1980, não podemos deixar de lado a crise econômica financeira que se desenvolveu no país, nos anos 1970, atingindo todos os aspectos da vida nacional, sobretudo com a inflação galopante.

Assim, a década de 1980 foi marcada no Brasil por política econômica que visava o ajuste da crise do endividamento externo, com prioridade na obtenção de superávits crescentes na balança comercial, com o objetivo de atender os compromissos de pagamento do endividamento externo. Esse quadro agravou-se, o que dificultou a ampliação de postos de trabalho suficientes para absorver a força de trabalho; o avanço do processo de reestruturação produtiva imposto pela crise econômica, dramatiza ainda mais a situação do mercado de trabalho no Brasil.

Para ilustrar esse cenário Alves; Silva Júnior (2009) destacam a evolução do mercado de trabalho. A População Economicamente ativa (PEA) de acordo com as grandes regiões brasileiras, seu crescimento foi mais intenso nas Regiões Norte (5,48% a.a) e Centro Oeste (2,69% a.a), o contrário se verificando nas regiões com menores aumentos do produto. Também aqui, o Nordeste ficou numa posição intermediária em relação às demais regiões, tendo uma variação um pouco menor do que a verificada para o Brasil como um todo, de 2,69%, tendo, portanto, elevação da força de trabalho acima da variação do produto. No interior dessa região, apenas três estados registraram maior expansão do PIB do que a variação da PEA, entre 1990 e 2005: Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Na Paraíba, o

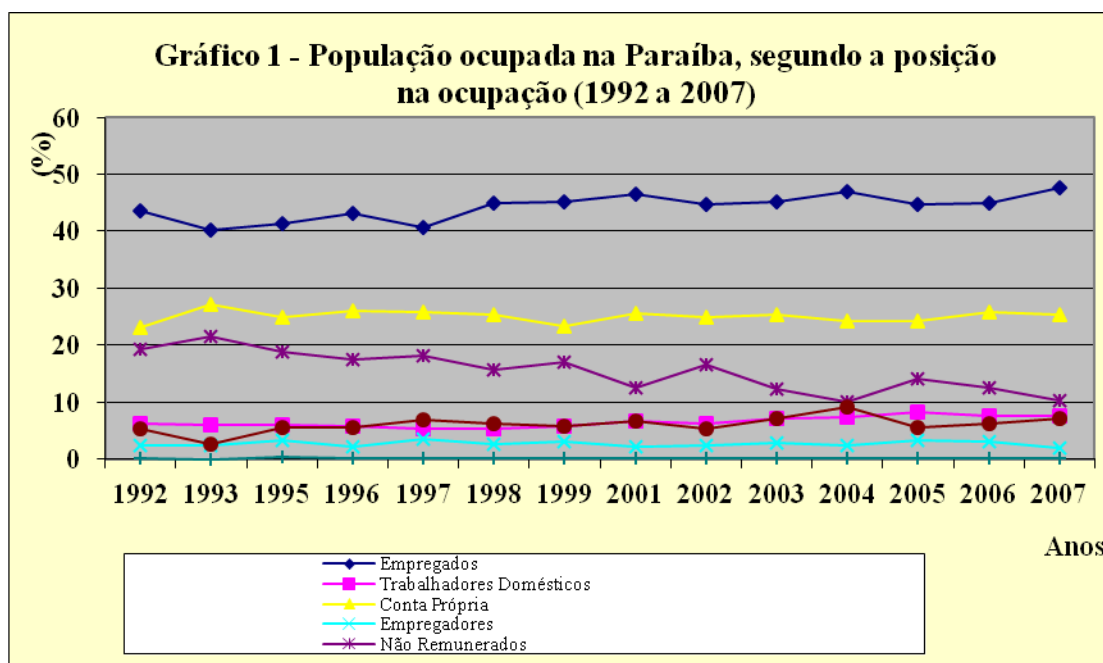
PIB teve variação média anual de 2,74%, contra uma expansão de 2,22%, da PEA (POCHMANN, 2007)³².

Conforme os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), a taxa de desocupação se eleva consideravelmente, passando de 3,7% para 9,3% entre 1990 e 2005, no Brasil, de 3,3% para 9%, no Nordeste, e de 3,7% para 7,5% na Paraíba.

Segundo dados do SEBRAE, em 2002 a cidade possuía aproximadamente 1756 Unidades Comerciais formais e 4.226 estabelecimentos informais; com relação às Unidades de Serviço os números mostram que 897 declararam sua situação legal, já 4.417 dessas unidades atuavam na informalidade, dados que comprovam que o trabalho informal vem tomando proporções significativas no município de Campina Grande (CAMPINA GRANDE, 2005).

O gráfico a seguir se refere ao propósito de mostrar o processo de evolução das ocupações no Estado da Paraíba no período de 1992 a 2007, realçando a correspondência do cenário local com o nacional, embora reconhecendo as enormes disparidades regionais de que se reveste o processo de desenvolvimento sócio-econômico brasileiro.

³² Esse crescimento do PIB paraibano foi acompanhado por expressiva concentração espacial interna. Segundo a nova base de dados do IBGE, a produção dos cinco principais municípios paraibanos (João Pessoa, Campina Grande, Cabedelo, Santa Rita e Bayeux) passou de 56% para 58% do PIB estadual entre 2002 e 2005, e a participação de suas populações na população estadual subiu de 35,4% para 36,5%. No caso de Campina Grande, a participação no PIB estadual ficou em torno de 10,5% para os dois anos considerados.



FONTE: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílio (Anos Selecionados). Este gráfico foi construído por ALVES, Jorge.

O gráfico acima mostra que a categoria dos empregados na Paraíba sofreu uma redução de aproximadamente 4% no período entre 1992 e 1993. Essa tendência permaneceu até 1997. A partir de 1998, houve uma recuperação da quantidade de empregados, apresentando uma tendência de crescimento maior no período de 2006 a 2007, devido ao processo de recuperação e expansão do emprego formal no Brasil. A quantidade de trabalhadores domésticos no cenário da economia paraibana permaneceu praticamente constante no período de 1992 a 2007. Os trabalhadores denominados de Conta Própria cresceram significativamente no período de 1992 a 1993, isso pode ser atribuído ao cenário de estagnação econômica com forte ascensão do desemprego no contexto nacional. No período de 1993 a 2007, essa categoria permaneceu praticamente constante. Quanto à quantidade dos empregadores, observa-se praticamente uma constância, essa evidência pode indicar uma ausência de crescimento do emprego formal e, em contrapartida, um aumento da massa de empregáveis não absorvida pelos diversos setores da economia, o que pode indicar um aumento das atividades informais.

A grande novidade de todo o período analisado está relacionada à categoria dos não remunerados, em 1992, representavam 20% do total da população ocupada, em 1993 houve um crescimento desse percentual para aproximadamente 22%, no período de 1993 a 1995, ocorreu uma redução desse percentual para 18%, permanecendo praticamente inalterado até 1998, ano que foi marcado por uma tendência de redução da quantidade de trabalhadores não remunerados na economia paraibana, essa tendência decrescente permaneceu, e assumiu o percentual de aproximadamente 10% em 2007. A tendência de redução da quantidade de trabalhadores não remunerados na economia paraibana pode ser atribuída à mudança ocorrida no cenário nacional, nesse período ocorreu um processo de recuperação da economia brasileira.

É importante destacar que, ao longo do processo de desenvolvimento sócio-econômico de Campina Grande, o mercado de trabalho municipal foi marcado por impasses, em virtude do conjunto de mudanças no contexto internacional, nacional e local. Nesse processo, a informalidade e a precariedade nas relações de trabalho ganharam evidência, reconfigurando-se na atualidade. No contexto dos anos 1990, a dinâmica do mercado de trabalho de Campina Grande provocou uma contração das atividades econômicas. De acordo com SILVA JUNIOR (2003),

(...) Compreender a economia de Campina Grande ao longo do século XX, e, sobretudo nos dias atuais, é entender como se deram os processos de articulação comercial e produtiva e suas devidas repercussões populacionais-urbanísticas à luz dos seus limites no que se refere aos fatores econômicos que lhe são inerentes, ou seja, capitais, mercado, salários, poder de compra e empregos ³³ (pg. 103).

Vale salientar mais uma vez que não cabe aqui descrever todo o processo de formação sócio-econômica e política de Campina Grande, mas fazer uma passagem para mostrar que a problemática da informalidade tem raízes no processo de desenvolvimento desigual

³³ Para aprofundar o debate sobre a dinâmica do mercado de trabalho em Campina Grande ver: SILVA JUNIOR, Geraldo Francisco da. A dinâmica do mercado de trabalho formal em Campina Grande – PB nos anos 90. Dissertação de Mestrado em Economia, UFBB, Campina Grande, março de 2003.

persistente na sociedade brasileira, apresentando-se dessa forma como um problema genético-estrutural. No caso dos trabalhadores de moto-táxi, esse processo pode apresentar-se como uma reconfiguração da informalidade na esfera dos serviços, evidenciando que o seu surgimento pode estar vinculado, em primeiro lugar, à fragilidade das políticas públicas voltadas para os transportes e, em segundo lugar, como estratégia de reinvenção do trabalho como mecanismo de reprodução social por parte dos trabalhadores frente ao persistente desemprego. Sendo assim, a próxima seção pretende descrever o processo de auto-construção da categoria de trabalhadores de moto-táxi, contextualizando-o dentro dessa dinâmica global/local , sobretudo, como mecanismo de reinvenção do trabalho no contexto da crise global do emprego.

3.2 – A EMERGÊNCIA DO MOTOTAXISMO COMO FORMA DE RESISTÊNCIA E DE REINVENÇÃO DO TRABALHO EM CAMPINA GRANDE NO CONTEXTO DA CRISE GLOBAL DO EMPREGO

Zé Ramalho (Admirável Gado Novo)

*Vocês que fazem parte dessa massa,
Que passa nos projetos, do futuro
É duro tanto ter que caminhar
E dar muito mais, do que receber.
E ter que demonstrar sua coragem
A margem do que possa aparecer.
E ver que toda essa engrenagem
Já sente a ferrugem lhe comer.*

*Eh, ôô, vida de gado
Povo marcado, ê
Povo feliz
Eh, ôô, vida de gado
Povo marcado, ê
Povo feliz*

*Lá fora faz um tempo confortável
A vigilância cuida do normal
Os automóveis ouvem a notícia
Os homens a publicam no jornal
E correm através da madrugada
A única velhice que chegou
Demoram-se na beira da estrada
E passam a contar o que sobrou.*

*Eh, ôô, vida de gado
Povo marcado, ê
Povo feliz
Eh, ôô, vida de gado
Povo marcado, ê
Povo feliz*

*O povo foge da ignorância
Apesar de viver tão perto dela
E sonham com melhores tempos idos
Contemplam essa vida numa cela
Esperam nova possibilidade
De verem esse mundo se acabar
A arca de Noé, o dirigível*

*Não voam, nem se pode flutuar,
 Não voam nem se pode flutuar,
 Não voam nem se pode flutuar.*

*Eh, ôô, vida de gado
 Povo marcado e,
 Povo feliz
 Eh, ôô, vida de gado
 Povo marcado e,
 Povo feliz*

Esta música/poesia retrata o contexto dos anos 1990, marcado pelo desemprego crescente na esfera do trabalho formal. Os trabalhadores utilizaram como estratégia de resistência ao desemprego a reinvenção do trabalho, sobretudo, na esfera dos serviços. Exemplo disso são os trabalhadores de moto-táxi, que por esse meio vêm recriando mecanismos de sobrevivência pelo trabalho, reinventando-se.

Os trabalhadores de moto-taxi estão situados dentro da dinâmica dos processos de acumulação de capital, mas esse processo suscita a existência de outros processos que se apresentam sob óticas diferentes, o caso da periferia significa uma especificidade, sobretudo, no caso dos trabalhadores de moto-táxi que aparecem nos “interstícios” dos processos de acumulação de capital e reinventam o seu próprio trabalho. Nesse processo, orientados pela lógica de acumulação, os mototaxistas reinventam o seu próprio trabalho, imprimindo outros sentidos para além da funcionalidade dessa lógica de acumulação, configurando-se como uma das alternativas dos segmentos excluídos para enfrentar o problema do desemprego.

Assim, as relações de trabalho no serviço de moto-táxi estão informadas pela dinâmica da acumulação de capital, mas esse segmento de classe orienta-se também por meio da luta cotidiana pela sobrevivência, uma vez que estes se encontram fora dos espaços de luta pelo poder, ou seja, atuam nas “franjas” da dinâmica econômica. Nesse processo, criam novas sociabilidades e novas identidades em consonância com os novos padrões de relações de trabalho que se estabelecem. Passamos, então, a descrever o contexto geral do surgimento dessa forma de trabalho no movimento do global para o local e vice e versa.

O uso de motocicletas para o transporte alternativo de passageiros tem se disseminado em vários países, embora de formas diferentes. Em Londres e Paris, por exemplo, o moto-táxi figura como uma alternativa, principalmente para o traslado de passageiros de aeroportos, em motocicletas confortáveis, de alta cilindrada, inclusive com modelos elétricos, mas com preços geralmente acima dos cobrados pelo serviço de autotáxi. No entanto, a realidade de tais serviços em países de economia periférica ou emergente é outra coisa. O mototáxi, nesses casos, se constitui em uma alternativa de transporte acessível às camadas desfavorecidas, além de uma oportunidade de trabalho, a despeito do perigo que oferecem ou da precariedade em que se efetivam. Assim ocorre, por exemplo, em diversas cidades do Brasil, da Venezuela, Argentina, Vietnã, Indonésia, Camboja, Índia, além de outros países (NUNES, 2010, p. 18).

O mototaxismo, em Campina Grande, surgiu em 1996. Não havia nenhuma regularização do serviço. Bastava o trabalhador ter o veículo (a moto) e poderia sair pela cidade em busca de passageiros. Mas, paulatinamente o setor foi ganhando dimensões significativas, convertendo-se em um “refúgio dos sem trabalho”.

Com a expansão da atividade dos mototaxistas surgiram algumas pequenas empresas para explorar o serviço. Dentre elas, destacou-se a CG Moto-Táxi³⁴, existente até hoje. O vínculo do moto-taxista à empresa acontece da seguinte forma: o moto-taxista proprietário da moto faz o cadastro e recebe uma credencial de autorização para transportar passageiros, além de uma jaqueta padronizada. A contrapartida é o pagamento de uma diária pela utilização da marca da empresa; esta chegou a ter em torno de 600 (seiscentos) mototaxistas cadastrados no começo de suas atividades e oferece a estes o uso de uma central telefônica, conectada aos quatro pontos de apoio localizados nos bairros do Catolé, São José, e Santa Rosa e Conceição.

³⁴ CG Mototáxi é uma empresa de transporte de passageiros e entrega de encomendas que surgiu em 09/07 de 1996 na cidade de Campina Grande. A idéia de implantação do serviço é relatada pelo proprietário da empresa nos seguintes termos: “Tudo começou em 1996 quando eu e meu pai abrimos uma empresa de peças de moto em Campina Grande. Depois de seis meses de estudo do mercado, eu resolvi dar entrada na papelada para abrir a empresa CG Motos, mas a idéia eu copieiei de um amigo meu que tinha uma empresa em Iguatu no Ceará, eu fiz algumas adaptações, lá as motos pertenciam à empresa, aqui eu terceirizei e deu certo a minha idéia, enquanto três meses depois Iguatu adotou a minha idéia de terceirização.

Além disso, disponibiliza um fundo de reserva mantido pelos próprios mototaxistas (caso tenham sua moto roubada e/ou sofram algum acidente) os mototaxistas dispõem uma quantia de R\$7,00 diariamente pelo uso dos serviços prestados pela empresa; procedendo este pagamento efetuado de segunda a sexta-feira com exceção dos sábados e domingos. O pagamento normal da diária é feito pelo trabalhador toda sexta-feira, conforme afirmou um dos entrevistados:

Toda sexta-feira, todo mototaxista contribui com um valor X para o fundo de reserva. Agente arrecada e repassa, tem uma ata que discrimina as regras do uso do dinheiro. Existe um gestor do fundo de reserva e todo mês de novembro de cada ano tem uma assembléia para escolher o gestor. Quando qualquer mototaxista quer saber do relatório é só procurar o gestor que ele explica. Caso uma moto seja roubada, a gente espera 60 (sessenta) dias e compra uma moto para o mototaxista nas mesmas condições da moto roubada; nesse intervalo nós alugamos uma moto para o mototaxista continuar trabalhando; tudo com o dinheiro do fundo de reserva; em caso de doença nós recorremos a esse dinheiro (entrevista realizada com o proprietário da empresa CG Motos em 27/09/2008).

Frente à organização levada a cabo pela empresa, ela passou a ter maior credibilidade junto aos trabalhadores passando estes a procurá-la para efetivar o cadastramento. Apesar da demanda crescente dos serviços da empresa, esta estabelece algumas exigências à entrada do mototaxista³⁵.

Depois de atender as condições, ele é autorizado e paga uma quantia diária; em troca nós oferecemos: apoio jurídico, central de rádio ligada aos pontos de apoio entre outros. A ligação do cliente vem para a central e depois é repassada para os pontos de apoio de acordo com o local de solicitação do cliente. A corrida é realizada pelo mototaxista conforme a ordem de chegada, além disso nós criamos o fundo de reserva para os imprevistos. Toda sexta-feira o mototaxista contribui com um valor 'X', a gente arrecada e passa para o gestor do fundo de reserva. Caso o mototaxista queira saber do relatório é só procurar o gestor, esse gestor é escolhido todo ano em assembléia no mês de novembro (relato do proprietário da empresa em 27/09/2008).

³⁵ Para ser aceito no processo de recrutamento da empresa o mototaxista deverá submeter-se as seguintes condições: estar habilitado a mais de um ano; possuir o veículo (a moto) devidamente licenciado e dentro dos padrões de exigência do Código Brasileiro de trânsito; apresentar certidões negativas (Polícia Federal, Polícia Civil e do Tribunal de Justiça da Paraíba).

Em pouco tempo, a atividade de mototaxismo ganhou proporções tais que o Poder Público Municipal se viu sob uma pressão crescente para regulamentar o serviço. Desse modo, sob autoria da Comissão de Justiça e Redação (Poder Executivo Municipal) foi elaborado, em 1999, o projeto de lei nº. 150/99, visando instituir e disciplinar o sistema de transporte individual de passageiros por motocicleta, moto-táxi, no âmbito do município de Campina Grande.

O projeto se justifica na medida em que reconhece a competência do Município para “legislar sobre o tema sendo esta competência deferida pela Constituição Federal de 1988 e ainda pela lei Federal n 9.503, de 23 de Setembro de 1997, disciplinada pelos arts. 53º, 70º, V e VIII da lei Orgânica do Município de Campina Grande” (Poder Executivo, lei 150/99). O Município reconhece em si o poder de legislar, organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão dos serviços públicos de interesse local, assim dado pelo processo de descentralização que permitiu a cada instância, Federal, Estadual ou Municipal a possibilidade de legislar de acordo com demandas locais. Assim, fundamentado nos parâmetros da lei nacional, o Poder Público Municipal regulamenta a atividade do mototaxismo no município de Campina Grande.

A justificativa prevalece tendo em vista o fim social do projeto que, em plena consonância com os princípios constitucionais, está voltado para atender aos interesses da sociedade campinense, além de apresentar-se como possibilidade de controle da situação, já que o serviço disponibilizará de regras pré-estabelecidas pelo órgão responsável, que garante a segurança do usuário e ordenamento do trânsito com a instituição de seguros obrigatórios e especiais, sobre fiscalização rigorosa da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) (ESTADO DA PARAIBA, 1999).

Ficou a cargo da STTP a responsabilidade pela arrecadação de tributos sobre a exploração do serviço, possibilitando ao município geração de emprego, já que pessoas físicas

podem explorar esse serviço, além de fomentar a economia local através do comércio de motos, oficinas mecânicas e lojas de autopeças (ESTADO DA PARAIBA, 1999).

Desse modo, fica a cargo do município por meio da STTP, “licenciar, gerenciar, fiscalizar, operacionalizar e regulamentar o sistema de transporte individual de passageiros em veículo automotor, tipo motocicleta, respeitada a legislação Federal, Estadual e Municipal, em matéria de trânsito e transporte, dentro da competência que lhe é deferida pela lei n° 9.503 de 23 de Setembro de 1997, código de trânsito brasileiro” (art.2° projeto de lei n° 150/99). Para efeito desta lei, o condutor deve estar devidamente cadastrado na STTP que impõe em seu art.18°, o pagamento de uma taxa pela delegação outorgada sobre a prestação dos serviços. Sendo vedado ao mototaxista vínculo empregatício (arts. 5° e 6°, §1° projeto de lei n° 150/99). O serviço de moto-táxi, de acordo com o projeto de lei, deve ser executado de forma contínua e permanente em locais estabelecidos pela STTP (art. 8°, projeto de lei 150/99), sendo de total responsabilidade do permissionário qualquer dano causado ao usuário a terceiros e ao município, exigindo do mototaxista um seguro a ser estabelecido por lei (art.15° projeto de lei 150/99). As infrações serão classificadas em segmento, de acordo com cada natureza: infrações de natureza leve, grave e gravíssima. Em relação às tarifas, estas serão estabelecidas pela STTP em consonância com o Conselho Municipal de Transportes Público (COMUTP) e fixado pelo Poder Executivo local (art.20° projeto de lei n°.150/99). O condutor que extrapolar o serviço de moto-táxi em desacordo parcial ou total com as prescrições legais será penalizado e poderá ter a suspensão da motocicleta pela STTP, conforme previsto no art.17° do projeto de lei150/99.

Desse modo, a regularização do serviço de moto-táxi, a partir da Lei Municipal 3.768/99, institui e disciplina o sistema de transporte individual de passageiro por motocicletas, moto-táxi, no âmbito dessa cidade. Embora a lei n° 3.768/99 regularize o serviço permitindo que este seja reconhecido diante da justiça e pelo poder público, não

impede a expansão desordenada desse serviço no município de Campina Grande, tendo em vista a dimensão estrutural que assume a problemática do desemprego, tornando-se o mototaxismo o refúgio de muitos campinenses para enfrentar o problema.

Uma questão que chama a atenção nessa atividade laboral diz respeito às condições de trabalho, os trabalhadores a ela ligada passam a exercer o serviço de forma flagrantemente precária, já que o Órgão Público dispõe apenas de mecanismos judiciais como (alvará de tráfego, selo de vistoria e carteira de identificação). A preocupação está voltada mais para a dimensão da institucionalidade e da legalidade, ao passo que as questões do direito dos trabalhadores passam despercebidas. Inicialmente, a quantidade de mototaxistas foi fixada na proporção de um para cada 800 habitantes. Porém, em dezembro de 2000, essa proporção foi reduzida para 487 habitantes, aumentando o número de mototaxistas permissionários. Mas, conforme dados apresentados pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, em Campina Grande existiam, em 2009, 31.118 motocicletas licenciadas, ou seja, 1 (uma) moto para cada 12,3 habitantes.

Esse novo espaço de “reprodução social” da força de trabalho campinense está marcado por conflitos, tensões, dominação e resistência entre os atores sociais envolvidos (trabalhadores de moto-táxi, sindicatos, taxistas, polícia, ministério público, prefeitos, usuários).

Nesse campo, os mototaxistas reproduzem simbolicamente no seu imaginário o discurso de “autonomia” e “liberdade”, oferecido por esta atividade de prestação de serviços, o que demarca um processo de crise identitária. No que se trata da dimensão identitária Nunes (2009) pondera:

(...) A crise identitária de trabalhadores no contexto de uma organização de um modo de regulação pós-fordista e da acumulação flexível podem parecer irrelevantes no caso de serviços subalternos, em que prevalece, na maioria dos casos, senão uma falta de auto-estima por parte dos trabalhadores alinhada à ausência de reconhecimento social, no mínimo uma percepção ou representação social negativa a

respeito de suas identidades no trabalho. Contudo, em muitos nichos do setor de bens pessoais e domésticos existe aspiração pela construção de empreendimentos próprios, como nos ramos de limpeza e higiene, manutenção e reparação, alojamento e alimentação, além de ramos mais qualificados e melhor remunerados, a exemplo das atividades culturais e desportivas... O espírito de livre iniciativa do empreendedorismo, valorizado pelo Sistema S e o modelo cultural organizacional das “pequenas empresas – grandes negócios”, valorizado tanto na área de serviços, em micro-empresas de base familiar, como no processo mais amplo de descentralização das grandes empresas produtivas em redes que interligam unidades menores com maior grau de autonomia, passam a orientar as aspirações sociais e preencher o horizonte dos ocupados em serviços subalternos. O caráter interativo e presencial que caracteriza várias de suas modalidades favorece a incorporação das experiências dos trabalhadores nas trajetórias laborais como um estoque de conhecimento não somente cognitivo, mas afetivo e social, que os qualifica e habilita para a administração de empreendimentos próprios, por vezes transferindo ou ampliando para seus empregados ou subordinados a configuração precária que vivenciaram como autônomos ou na pura informalidade (NUNES, 2010, p. 18).

Na perspectiva de análise acima, o autor volta-se para os dilemas de identidade em ocupações subalternas a partir do caso do mototáxi na cidade de Goiânia em Goiás. O eixo central que delinea tal estudo é a análise da constituição da identidade em trabalhadores em serviços culturalmente desvalorizados, no contexto de precárias condições e relações de trabalho, na fronteira da informalidade.

A principal relação do estudo sobre o mototaxismo em Goiânia com o nosso em Campina Grande encontra-se na semelhança de ambos no que se refere à questão da precariedade nas relações de trabalho.

Esses processos sociais carregam a marca da resistência em relação aos atores sociais envolvidos. No caso de Campina Grande, houve uma grande resistência por parte dos táxis convencionais e também das empresas de ônibus, concorrentes diretos dos mototaxistas. É importante salientar que o período de 1996 a 1998 foi marcado por fortes tensões no que se refere à disputa pelo mercado de exploração do serviço por parte das empresas. Dentre as empresas que exploravam o serviço, a CG Moto-Táxi foi a única que conseguiu uma liminar

na Justiça autorizando o seu funcionamento. As demais empresas ficaram na clandestinidade, e, em seguida, desapareceram literalmente. Com o fim da concorrência entre as empresas, a quantidade dos mototaxistas clandestinos cresceu consideravelmente, e com isto estes passaram a ser perseguidos sistematicamente pelas autoridades de trânsito com o propósito de retirá-los de circulação.

É bem sabido que esses trabalhadores exercem suas atividades sob condições extremamente precárias, sem plano de saúde, sem previdência, sem acesso a nenhuma cobertura social. Em geral, são vítimas do desemprego, por isso mesmo são obrigados a buscar sua reprodução social nas “franjas” do sistema, na informalidade.

Com o desenvolvimento desse quadro, nos termos em que esse se estabeleceu, configuraram-se, entre os trabalhadores da atividade mototaxista em Campina Grande, três segmentos: os mototaxistas devidamente regularizados pelo órgão público responsável, a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), filiados ao Sindicato dos Mototaxistas e Entregadores de Encomendas em Motocicleta e Similares (SINDIMOTOS-CG); os mototaxistas vinculados à empresa privada CG MOTOS; e, por último, os clandestinos, os quais circulam na cidade sem o alvará de tráfego.

No primeiro segmento (os permissionários), existem atualmente 727 mototaxistas. Esses possuem permissão para circular na cidade como veículo habilitado para o transporte de passageiros, desde que estejam em dia com o Órgão Público responsável (STTP). A regulamentação formal desse serviço no município de Campina Grande derivou de uma aprovação do Poder Legislativo, proposta de autoria do Poder Executivo (Comissão de Justiça e Redação).

O segundo segmento é constituído pelos mototaxistas vinculados à CG MOTOS, empresa privada que oferece o serviço de moto-táxi desde 1996, pois ela existe mesmo antes da Lei Municipal nº 3768/99, resultado da aprovação do projeto de Lei nº 150/99, que

regulamenta este serviço na cidade. A empresa, além de disponibilizar o serviço de moto-táxi, funciona, também, como comércio de peças para motos e prestação de serviços de entregas e encomendas em motocicleta, tendo em vista que esta foi legalmente autorizada pelo Município de Campina Grande que concedeu o alvará para a prestação desse serviço. No entanto, a empresa CG Motos funciona por meio de um mecanismo judicial, Mandado de Segurança, expedido pelo Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba (em 02 de dezembro de 1996), que assegura a esta o livre funcionamento de seus serviços. Posteriormente, este direito de exploração do serviço foi confirmado pelo Tribunal Superior de Justiça (STJ), em vigência até o momento.

O terceiro e último segmento é representado pelos mototaxistas clandestinos, esses por sua vez não têm autorização do órgão competente para transportar passageiros. Sendo assim, são considerados desautorizados pelos órgãos fiscalizadores. Essa fração do universo de trabalhadores de moto-táxi está num patamar maior de precariedade e vulnerabilidade, quando em comparação aos outros que são regularizados, uma vez que não são reconhecidos nem mesmo pelos próprios mototaxistas regularizados que, na maioria das vezes, os veem como concorrentes desleais. É o que sinaliza um moto-taxista vinculado à STTP em seu depoimento:

Existe uma concorrência desleal na cidade... por causa da concorrência desleal já houve morte entre os mototaxistas... o passageiro contribui pegando os motoqueiros não cadastrados; eu já perdi vários passageiros para os não cadastrados; não tem fiscalização de maneira nenhuma (Severino dos Santos).

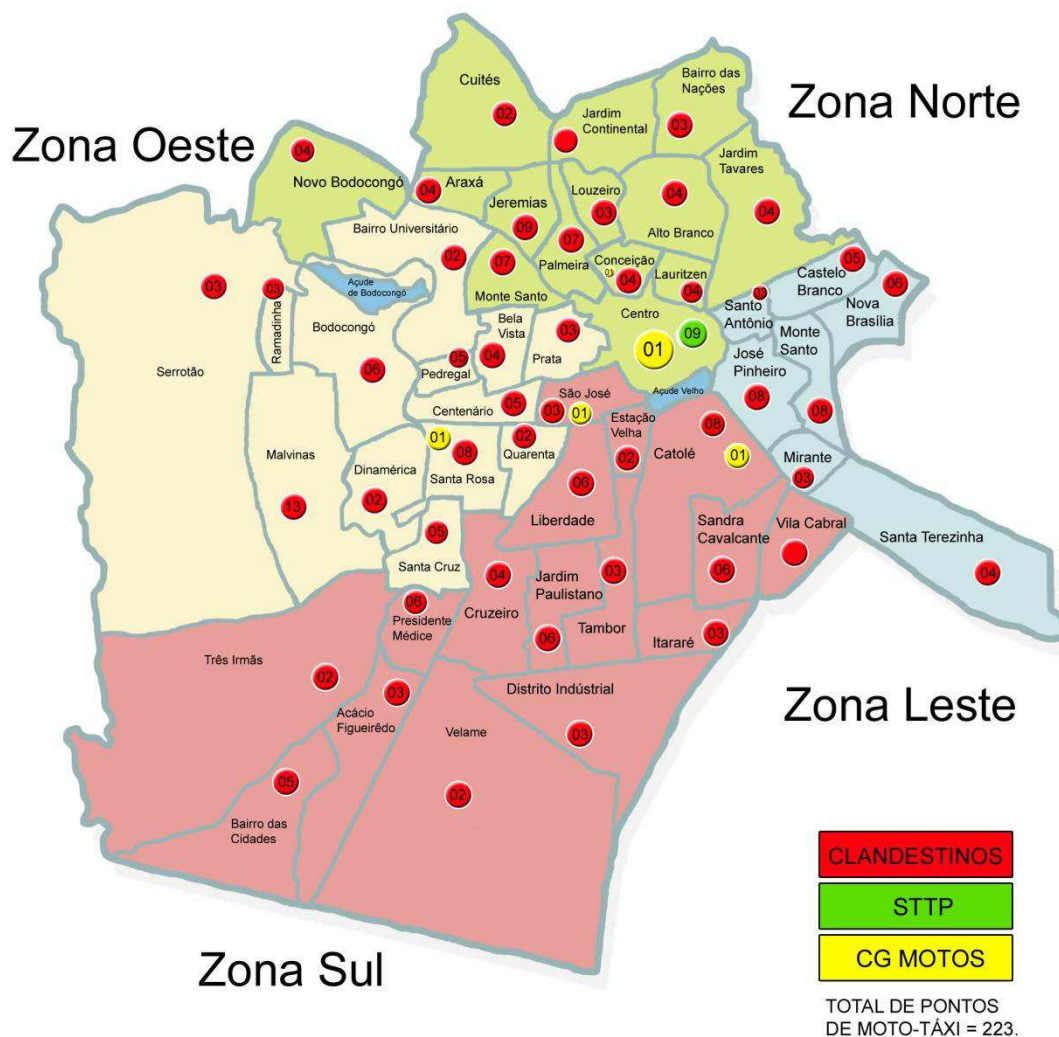
As imagens que os trabalhadores de moto-táxi vinculados à STTP constroem em relação aos seus colegas de profissão (aqueles vinculados à CG motos e os clandestinos) são as de que esses são concorrentes desleais, tendo em vista que não foram submetidos ao processo de licitação que os primeiros passaram, conforme exigência da prefeitura. A submissão ao conjunto de regras impostas pelo mototaxista permissionário deveria implicar

condições diferenciadas no processo de captação de passageiros, segundo entendem os próprios permissionários, estes alegam que tiveram um custo muito elevado para serem aprovados no processo de licitação e, por conseguinte, visando assegurar o direito de trabalhar regularmente. Assim, consideram a concorrência empreendida pelos demais segmentos como desleal.

A condição distintiva, com a qual cada segmento se coloca frente aos demais, pode gerar a fragmentação das lutas coletivas que possam surgir pelo fato de, ao invés de considerarem-se como um coletivo com interesses comuns, veem-se como concorrentes e, em certos casos, como desleais.

Para uma melhor apreensão da disposição espacial dos pontos de mototaxi em Campina Grande, e de sua configuração nos três segmentos aqui referidos, segue o Mapa 1:

MAPA 1: DISTRIBUIÇÃO DOS PONTOS DE MOTO-TÁXI PELOS BAIRROS DE CAMPINA GRANDE



Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2e/Bairros_de_Campina_Grande.svg/600px-Bairros_de_Campina_Grande.svg.png, adaptado por Thayroni Araújo Arruda.

Na cidade de Campina Grande, existem 49 bairros e os pontos de moto-táxi são distribuídos por toda configuração espacial da cidade, totalizando aproximadamente 223 deles. Na região do centro da cidade, a maioria dos pontos é ocupada pelos permissionários da STTP, exceto na Praça da Bandeira e no ponto do antigo cinema Capitólio, onde os três segmentos se misturam na busca de passageiros, com maior frequência dos clandestinos. Quanto aos pontos situados na periferia da cidade, são quase na sua totalidade ocupados por

mototaxistas clandestinos, exceto os pontos de apoio nos bairros do São José, Santa Rosa, Catolé e Conceição, de exclusividade dos mototaxistas vinculados à empresa CG Motos.

A tabela a seguir ilustra a distribuição do serviço de mototáxi no Brasil. O sentido da ilustração do cenário brasileiro é realçar a Paraíba e Campina Grande na atividade do mototaxismo.

Tabela 1 - Municípios, total e com serviços de transporte por mototáxi, por organismos e/ou entes que o gerencia, segundo Grandes Regiões e Unidades da Federação – 2008

Grandes Regiões e Unidades da Federação	Total	Municípios					Não possui o serviço	
		Total	Com serviço de transporte por mototáxi					
			Organismo e/ou ente que gerencia (1)					
		Município	Outro município	Estado	Federal	Informal		
Brasil	5 564	2 935	1 014	30	2	-	2 193	2 628
Norte	449	341	148	14	-	-	235	108
Rondônia	52	44	36	13	-	-	24	8
Acre	22	18	14	-	-	-	5	4
Amazonas	62	49	28	-	-	-	24	13
Roraima	15	6	4	-	-	-	3	9
Pará	143	122	29	-	-	-	112	21
Amapá	16	8	6	1	-	-	1	8
Tocantins	139	94	31	-	-	-	66	45
Nordeste	1 793	1 581	391	2	1	-	1 367	212
Maranhão	217	198	28	-	-	-	188	19
Piauí	223	188	14	-	-	-	181	35
Ceará	184	179	87	1	1	-	111	5
Rio Grande do Norte	167	163	33	-	-	-	156	4
Paraíba	223	206	40	-	-	-	181	17
Pernambuco	185	175	57	-	-	-	152	10
Alagoas	102	73	37	-	-	-	46	29
Sergipe	75	75	24	1	-	-	65	-
Bahia	417	324	71	-	-	-	287	93
Sudeste	1 668	475	236	6	-	-	267	1 193
Minas Gerais	853	272	122	3	-	-	171	581
Espírito Santo	78	9	-	-	-	-	9	69
Rio de Janeiro	92	15	5	-	-	-	12	77

São Paulo	645	179	109	3	-	-	75	466
Sul	1 188	201	66	2	-	-	143	986
Paraná	399	101	36	1	-	-	68	298
Santa Catarina	293	57	15	1	-	-	44	236
Rio Grande do Sul	496	43	15	-	-	-	31	452
Centro-Oeste	466	337	173	6	1	-	181	129
Mato Grosso do Sul	78	66	40	-	-	-	29	12
Mato Grosso	141	86	32	1	1	-	63	55
Goiás	246	185	101	5	-	-	89	61
Distrito Federal	1	-	-	-	-	-	-	1

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2008.

(1) O gerente do serviço é aquele que fiscaliza, determina o número de linhas, o trajeto, o número da frota, tarifas e aferição.

A tabela acima apresenta um panorama dos municípios brasileiros que dispõem do serviço de mototáxi segundo as grandes regiões e unidades da federação. No Brasil existem aproximadamente 5.564 municípios, 2.935 apresentam o serviço de transporte de moto-táxi, o que significa um percentual de 52,5% do total dos municípios brasileiros dispondo do serviço de moto-táxi para a população, em apenas 1.014 municípios a atividade é gerenciada por eles próprios.

Do total dos municípios que possuem o serviço de mototáxi, a região Nordeste destaca-se com 1.581 municípios, ou seja, representa um total de 53,8% do total dos municípios que desenvolvem a atividade do mototaxismo no Brasil. Quando consideramos apenas o Nordeste em particular, visualizamos que 88,2% dos municípios existentes na região disponibilizam o serviço, o que representa em termos de Brasil a maior incidência da atividade do mototaxismo. O Estado nordestino que apresenta a maior incidência do serviço é Sergipe, dos 75 municípios do Estado todos disponibilizam o serviço, ou seja, 100%, seguido de perto pelos estados do Ceará e Pernambuco, com 97,2% e 94,5%, respectivamente.

Cabe ainda destacar que a região Norte do Brasil apresenta um elevado percentual de incidência de tal atividade, 75,9% dos municípios da região desenvolvem a atividade do

mototaxismo. Ao passo que, a região Sul do País detém a menor incidência do serviço, apenas 16,9% do total dos municípios oferecem o serviço a população. Esse contraste entre Nordeste e Sul do Brasil no que se refere ao desenvolvimento do fenômeno do mototaxismo pode estar associado, em primeiro lugar, à eficiência e ou ineficiência das políticas públicas voltadas para os transportes públicos em termos de cada região e, em segundo lugar, à questão das alternativas de trabalho protegido (formal); a ausência desse tipo de trabalho desloca os trabalhadores para as atividades informais, sobretudo precárias. Nesse sentido, os “interstícios”, ou seja, os espaços ainda não ocupados pelo capital, tendencialmente serão nos lugares mais pobres, quando descobertos passam a ser explorados pelo capital. Talvez o surgimento e expansão do fenômeno do mototaxismo na região Nordeste podem estar relacionados a essas hipóteses. No entanto, não cabe aqui nesse trabalho desenvolver e problematizar tais questões.

Quanto à Paraíba, representa aproximadamente 4% do total dos municípios do Brasil. Ou seja, o Estado tem 223 municípios, dos quais 206 municípios possuem o serviço, o que representa um percentual de 92,3% dos municípios com a incidência da atividade do mototaxismo. Nesse cenário, destacamos o município de Campina Grande, por apresentar uma singularidade em relação aos municípios brasileiros e, em particular, em relação ao Nordeste. Destaca-se como um dos primeiros municípios do Brasil e da região a regulamentar a atividade do mototaxismo. Além dos trabalhadores que exercem a atividade de forma regulamentada pelo município, temos uma empresa que explora o serviço resguardado por medida judicial (transitada e julgada no STF) e ainda os trabalhadores que exercem a atividade na clandestinidade.

No Brasil, os condutores de mototáxi (mototaxistas) não são enquadrados na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), ou seja, a ocupação não é reconhecida como pertencente a um sistema de transporte de pessoas, certamente em função da pequena

segurança e precário conforto que oferecem. Entretanto, os motoboys, ocupados em transporte de objetos ou pequenas cargas, são reconhecidos e cadastrados na CBO, na família ocupacional de “Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas”. Prevê-se que o reconhecimento da categoria ocupacional de mototaxista esteja próximo, visto que foi sancionada pelo presidente Lula, em 29 de julho de 2009, com a Lei 12.009, que regulamenta o exercício da atividade de profissionais que transportam passageiros em motocicletas, ou que usam esse meio de transporte para entregar mercadorias. Antes da aprovação dessa Lei, o serviço de mototáxi só se tornara legalizado em algumas cidades brasileiras mediante o empenho de associações e sindicatos para a aprovação de leis, geralmente em nível do município, regulamentando a concessão do direito de prestar esses serviços (NUNES, 2010, p. 19).

O percurso até aqui, desde a delimitação do problema e explicitação dos objetivos, nos permitiu traçar um panorama geral. A crise global do trabalho e suas implicações para a periferia, no caso de Campina Grande, reverberam no mototaxismo que, como consequência dessa crise, configura como um modo de enfrentar a crise do trabalho, sob condições adversas, informado por duas dinâmicas: por um lado, capacidade de reinvenção do trabalho e de luta pela sobrevivência por parte dos excluídos pelo capital dos direitos (ao trabalho, renda e dignidade); por outro lado, as condições precárias que lhe são impostas pela dinâmica de acumulação de capital. Essa compreensão ganha relevo na nossa perspectiva metodológica que buscou contemplar, dialeticamente, as dimensões objetivas e subjetivas, estruturas, processos, práticas e representações sociais, das dinâmicas sociais debatidas. Nesse sentido, os mototaxistas se colocam frente às condições que se apresentam, imprimindo sentido à sua experiência. No próximo capítulo, buscamos persistir nas seguintes questões: Quais as suas percepções em relação ao seu trabalho? Como percebem os outros segmentos? O que dizem sobre os usuários? O que dizem sobre o Poder Público, frente à situação que se encontram? Como se percebem enquanto coletivo? Qual o significado do sindicato? Que formas de

resistência e luta esses discursos e práticas sugerem? Quais as perspectivas que se colocam para os mototaxistas enquanto “classe”? Assim, pretendemos capturar essa teia de sentidos.

CAP. IV – OS MOTOTAXISTAS EM CAMPINA GRANDE: PERFIL E PERCEPÇÕES

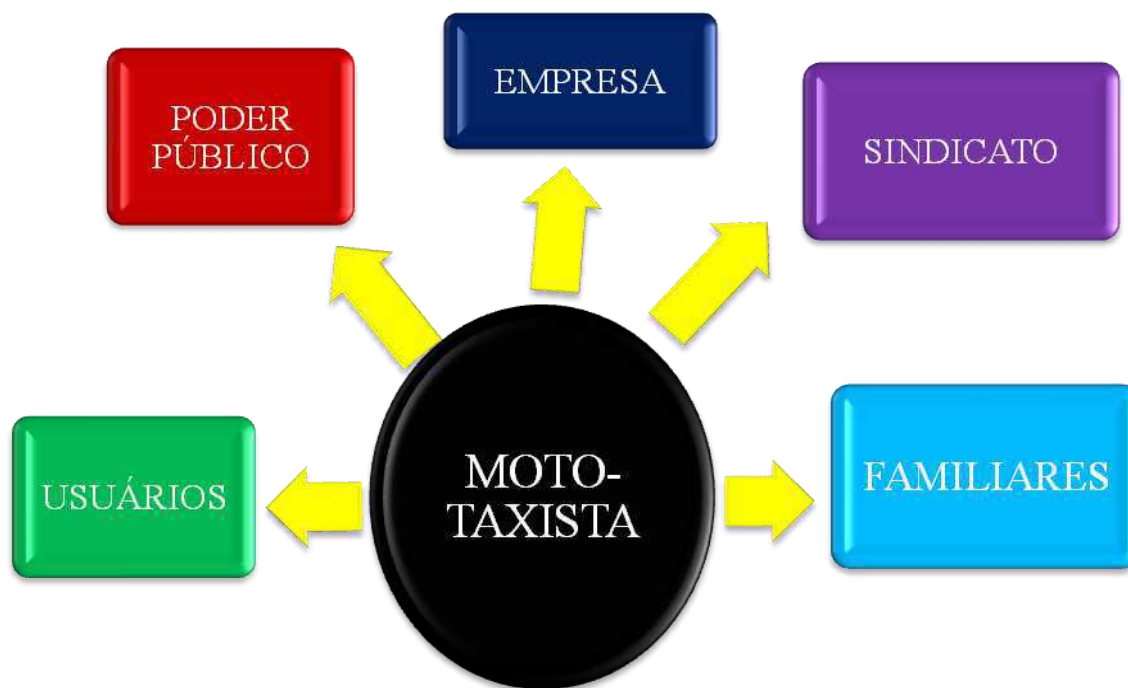
O objetivo deste capítulo é buscar descrever o perfil destes trabalhadores, e, em seguida, compreender os processos e condições de trabalho, destacando o cotidiano desses trabalhadores e, por último, capturar a dimensão do discurso, das práticas e das percepções desse segmento de trabalhadores, sobre como enfrentam as condições de trabalho que se apresentam, imprimindo sentido à sua experiência.

4.1 - O PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO DOS TRABALHADORES DE MOTO-TÁXI EM CAMPINA GRANDE: PERMISSIONÁRIOS, CG MOTOS E CLANDESTINOS

Os dados aqui apresentados sobre os trabalhadores de moto-táxi na cidade de Campina Grande são resultados da tabulação e análise de 207 questionários aplicados aos mototaxistas - dentre os quais, 73 permissionários, 24 mototaxistas vinculados à empresa CG Motos e, por último, 110 clandestinos - esses dados foram levantados no período de setembro de 2009 a fevereiro de 2010. Os questionários foram aplicados nos três segmentos, considerando uma amostra de 10% do total dos trabalhadores em atividade. Essa escolha da amostra de 10% do total dos trabalhadores nos três segmentos se deu de forma aleatória.

Vale salientar que os dados levantados são utilizados enquanto elemento complementar desta pesquisa, que têm a dimensão qualitativa como central. Assim, de posse do levantamento do perfil sócio-econômico dos mototaxistas, pretendemos apreender os principais condicionantes que vêm impulsionando o crescimento expressivo desse serviço na cidade, bem como captar elementos importantes no processo de formação da identidade desses trabalhadores enquanto “classe” e apreender quais os tipos de relações sociais e formas de sociabilidades que estão na base de constituição desse novo segmento de trabalhadores, tendo-se em conta os novos padrões de relações de trabalho que estão compondo na atualidade esse caleidoscópico universo de trabalho.

Visualizamos o segmento de trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande a partir do seguinte fluxograma:



Fonte: Elaboração própria.

Nesse processo relacional, os trabalhadores vão delineando as suas sociabilidades e suas identidades e também vão construindo imagens sociais, ressignificando-as e reiventando-se, ou seja, criando uma dinâmica própria para além da dinâmica estabelecida pela relação clássica capital/trabalho. No sentido de compreender melhor esse processo, optamos agora por apresentar os dados obtidos através do esforço de mapear o perfil dos trabalhadores de moto-táxi e, ao mesmo tempo, recuperar um pouco a trajetória de vida e trabalho desses trabalhadores.

4.1.1 - Perfil dos Mototaxistas Permissionários (STTP)

Foto 1: Mototaxista Permissionário



Foto 1: Jucelino Luna, 2008.

A imagem acima é bastante ilustrativa no sentido de identificar a condição desse trabalhador em relação aos outros segmentos (CG Motos e Clandestinos). Sua moto é padronizada, bem como suas vestimentas e acessórios. Esse trabalhador está nessa condição devido ao fato de ser submetido a um conjunto de exigências estabelecidas pelo órgão regulamentador (STTP). Essas exigências são enumeradas no edital de licitação, lançado de acordo com o número de vagas ofertadas em cada processo licitatório. O moto-taxista devidamente cadastrado, passa a contribuir compulsoriamente com o imposto sindical no valor de R\$63,00 (sessenta e três reais), pago anualmente no momento do licenciamento do veículo junto ao DETRAN.

No segmento dos permissionários (STTP), foram aplicados 73 questionários, o que representa uma amostra de 10% do universo total deste segmento. A análise dos dados obtidos nesse segmento nos permite constatar que 100% dos permissionários são do sexo masculino, não sendo encontrada, portanto, a presença de mulheres nessa atividade. O nosso levantamento de dados, também teve a preocupação de procurar conhecer a faixa etária de cada seguimento, a exemplo do que segue abaixo:

Quadro 1 - Faixa etária dos mototaxistas (Permissionários)

Idade	Frequência	Percentual (%)
20-30	11	15,0
31-40	45	61,7
41-50	10	13,7
51-60	7	9,6
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

Estes dados também são corroborados pelos registros documentais da STTP que, no momento da pesquisa, possuía 727 trabalhadores cadastrados realizando o serviço na cidade. Nesse segmento, 15,0% tem idade entre 20 e 30 anos, 61,7% entre 31 e 40 anos, 13,7% entre 41 e 50 anos e 9,6% com idade entre 51 e 60 anos. A maior concentração de mototaxistas na faixa etária de 31 a 40 anos, suscita uma experiência mais significativa por parte dos permissionários, quando comparados com o segmento dos trabalhadores vinculados a empresa CG Motos e clandestinos, com apenas 37,5% e 24,5%, respectivamente, situados nessa faixa etária. A busca pela atividade do mototaxismo por parte desse grupo de trabalhadores pode estar associada à face oculta do desemprego em Campina Grande, o qual vem afetando todas as idades, com maior incidência nesta última faixa etária, pois, para exercer a atividade de mototaxista junto a STTP é preciso que não seja constatado nenhum vínculo formal de trabalho.

No que se refere à escolaridade dos permissionários, a configuração é a seguinte: o percentual de mototaxistas que concluíram o 1º grau é de 17,8%, logo em seguida temos

31,5% que não chegaram a concluir o primeiro grau, ao tempo em que 34,2% conseguiram concluir o 2º grau e 11,0% não tiveram a oportunidade de concluir o 2º grau, ao passo que 4,1% relataram que iniciaram o terceiro grau, mas, não concluíram.

Quadro 2 - Escolaridade dos mototaxistas (Permissionários)

Escolaridade	Frequência	Percentual (%)
1º grau completo	13	17,8
1º grau incompleto	23	31,5
2º grau completo	25	34,2
2º grau incompleto	8	11,0
Nível sup. Completo	1	1,4
Nível sup. Incompleto	3	4,1
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

O baixo grau de escolaridade, apresentado por esses trabalhadores, torna as oportunidades de trabalho no mercado de trabalho formal difíceis. Esse fator pode estar contribuindo para que estes trabalhadores percebam que essa pode significar uma oportunidade de trabalho e, por conseguinte, uma alternativa ao desemprego, pois a idade e o baixo grau de instrução diante das exigências do mercado vêm dificultando a entrada ou mesmo o regresso desses trabalhadores ao “trabalho protegido”. Na comparação com os demais segmentos, os permissionários têm um grau de escolaridade maior do que os clandestinos e menor do que os mototaxistas da empresa CG Motos.

No que se refere ao estado civil, os dados são os seguintes: quanto ao percentual de mototaxistas casados nesse segmento é de 68,5%, em seguida, tivemos 20,5% de solteiros e 11% que não especificou seu estado civil, conforme quadro abaixo. Quando comparados com os demais segmentos, os permissionários representam dentre eles o grupo com maior incidência de casados, ao passo que do total dos mototaxistas da CG Motos 37,5% estão no grupo dos casados, já no segmento dos clandestinos esse grupo representa um percentual de 48,2% de homens casados.

Quadro 3 - Estado civil dos mototaxistas (Permissionários)

Estado civil	Frequência	Percentual (%)
Casado	50	68,5
Solteiro	15	20,5
Viúvo	0	0
Outros	8	11,0
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

Quanto ao número de filhos, 4,3% dos permissionários não possuem filhos, 27,1% possuem apenas um filho, enquanto 28,6% têm dois, já 20% destes relataram ter três filhos, enquanto 4,3% afirmaram ter quatro filhos e 7,2% tem mais de quatro, ao passo que 8,5% optaram em não responder.

No que se refere à questão da moradia nesse segmento, podemos constatar o seguinte: 74,3% dos mototaxistas permissionários moram em casa própria e 12,9% ainda pagam aluguel, ao passo que 4,3% afirmaram morar em casa cedida por parentes e 8,5% destes não especificaram.

Neste segmento de trabalhadores podemos observar que 70% dos permissionários sempre residiram em Campina Grande, com destaque para os bairros: Malvinas com 13,0%, Bodocongó com 11,2%, Monte Santo com 8,5%, Monte Castelo com 5,6% e, por último, os bairros do Catolé e da Liberdade com 4,3% cada um, ao passo que 23,4% residem em outros bairros da cidade; enquanto que 12,9% vieram de outras cidades do Estado, destacando-se Lagoa Seca com 2,9%, e 17,1% são oriundos de outros Estados, em que se destaca o estado do Rio de Janeiro com 7,2%.

Quando questionados sobre a renda mensal como moto-táxi, 8,2% responderam ganhar, no máximo, um salário mínimo e 4,1% relataram ganhar entre um e um e meio, 72,6% afirmaram que ganhavam dois salários mínimos, 13,7% afirmaram que ganhavam entre dois e meio e três salários, e 1,4% não responderam a questão, como demonstra o quadro a seguir.

Quadro 4 - Renda mensal dos mototaxistas (Permissionários)

Renda mensal	Frequência	Percentual (%)
1 Salário mínimo	6	8,2
1 ½ Salário mínimo	3	4,1
2 Salários mínimos	53	72,6
2 ½ a 3 Salários mínimos	10	13,7
Acima de 3 salários mínimos	0	0
Não respondeu	1	1,4
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

Nesse segmento, não foi encontrado mulheres exercendo a atividade, a totalidade são homens na faixa etária de 30 e 40 anos, com um grau de instrução intermediário, a maioria 72,6% auferem uma renda de 2 salários mínimos. A grande maioria deles afirma que está na atividade por falta de outro trabalho, mas também revela que a questão da autonomia foi relevante na escolha da profissão de mototaxista, como atestam as palavras de um dos nossos entrevistados:

Eu resolvi trabalhar no moto-táxi porque estava desempregado e não encontrei trabalho com carteira assinada. Eu vivia fazendo 'bicos' para poder sustentar minha família. Trabalhava de oito a dez horas por dia para no final do mês ter um salário mínimo, as vezes um pouco mais. Antes já trabalhei de carteira assinada mas nunca cheguei a ganhar mais de um salário. Já faz dez anos que eu estou na profissão, hoje em média eu faturado dois salários mínimos por mês, tem mês que eu consigo mais, além disso trabalho muito menos e faço o meu horário, mas prefiro trabalhar no horário normal durante o dia (Edilson, 40 anos).

Os mototaxistas permissionários reconhecem que a atividade não lhes garante direitos trabalhistas, e o fato de estarem nesse trabalho não foi uma escolha própria, e sim uma imposição do mercado de trabalho, diante das condições presentes, pois 56,1% passaram a exercer a atividade porque estavam desempregados; ao passo que 27,4% afirmaram não ter outra opção; enquanto 13,7% afirmaram que esta opção traria a expectativa de ganhar mais;

por fim 2,8% responderam que exerciam a atividade por outros motivos, tais como: complemento da renda familiar.

Depois de constatar que a opção pelo mototaxismo está relacionada à dinâmica do mercado de trabalho, passamos a introduzir o quadro relacionado aos motivos pelos quais levaram os demandantes da atividade do mototaxismo a fazer tal opção. No momento da pergunta, a orientação dada ao respondente foi para optar por uma das alternativas anunciadas.

Quadro 5 - Motivos que levaram a opção pelo trabalho de moto-táxi (Permissionários)

Motivos	Frequência	Percentual (%)
Neste serviço ganharia mais dinheiro	10	13,7
Estava desempregado	41	56,1
Falta de opção para outro serviço	20	27,4
Não respondeu	0	0
Outro	2	2,8
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

Na hipótese de receberem uma proposta com carteira assinada, 46,5% dos pesquisados admitiram que deixariam o trabalho, uma vez que esta situação asseguraria-lhes os direitos trabalhistas. Enquanto, 46,5% afirmaram que, antes de decidirem, pensariam em qual dos dois empregos ganhariam mais. 5,6% relataram que não aceitariam deixar o mototaxismo nessa hipótese. Por fim, 1,4% não responderam.

Quadro 6 - Em relação à proposta com carteira assinada (Permissionários)

Respostas	Frequência	Percentual (%)
Aceitaria, pois tinha certeza de seus direitos trabalhistas garantidos.	34	46,5
Não aceitaria	4	5,6
Iria pensar em qual dos dois lucraria mais	34	46,5
Não respondeu	1	1,4
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

O questionamento sobre a classificação do serviço por parte dos mototaxistas se fez no sentido de captar o sentimento dos trabalhadores em relação ao exercício da atividade. A opção poderia ser melhor está situada entre regular e bom, isso significa para eles que o exercício da profissão poderia ser melhor, caso o poder público tivesse interesse em melhorar as suas condições de trabalho. Um percentual de 56,1% fez tal afirmação, ao passo que 13,7% responderam ser o trabalho de moto-táxi bom. O mesmo percentual 13,7 %, afirmaram ser o serviço regular. 13,7% afirmaram estar nessa condição pelo fato de não terem outra maneira de obter um trabalho devidamente legalizado, conforme preconizado pela CLT. Por último, 2,8% não responderam.

Quadro 7 - Classificação do serviço de moto-táxi (permissionários)

Classificação	Frequência	Percentual (%)
Ótimo	0	0
Bom	10	13,7
Regular	10	13,7
Poderia ser melhor	41	56,1
Estou neste por falta de opção	10	13,7
Não respondeu	2	2,8
Total	73	100

Fonte: Elaboração do autor.

No que se refere à questão do tempo de trabalho na atividade, os inquiridos responderam da seguinte maneira: 85,7% estão no exercício da atividade há mais de quatro anos; ao passo que 10% responderam que estão na profissão há quase dez anos, afirmam ser mototaxista, mesmo antes da permissão, antes estando na condição de clandestinos; por fim, 2,8% relataram que estão nessa atividade a cerca de três ou quatro anos, e 1,4% optaram em não responder.

Com relação à atividade que exerciam antes do mototaxismo, 17,1% responderam que trabalhavam antes na atividade comercial, ao passo que 12,8% afirmaram que exerciam a atividade de vendedor, enquanto 69,1% realizavam outras atividades, tais como: 25,1% na atividade industrial, 10,9% como frentistas nos postos de gasolina, 9,2% como motorista, e

ainda 13,5% trabalhavam na condição de serventes, por fim, 10,4% afirmaram que exerciam outras atividades, tais como: serviços gerais, manobrista, inspetor de qualidade entre outros.

Esse segmento foi indagado sobre as seguintes questões: Faixa etária, escolaridade, estado civil, renda, motivos da opção pelo mototaxismo, como percebem a questão da carteira de trabalho assinada e por fim como classificam a profissão. É possível perceber que a maioria desses trabalhadores tem idade entre 31 e 40 anos, a renda média é de aproximadamente 2 salários mínimos, o que pode sinalizar para um maior acesso a bens de consumo quando comparados aos trabalhadores da indústria e comércio que auferem uma renda de 1 salário mínimo de maneira geral, mas por outro lado, os trabalhadores da indústria e comércio têm os direitos assegurados em tese, pois a maioria desses tem a carteira de trabalho assinada, ao tempo em que os mototaxistas permissionários, apesar de serem regulamentados não têm contrato nem vínculo de trabalho, pois o vínculo a STTP ou a empresa CG Motos não gera um contrato trabalhista do ponto de vista da legalidade.

Quanto as suas percepções em relação à carteira assinada as opiniões foram divididas: praticamente a metade dos trabalhadores inquiridos afirmou que gostaria de ter a carteira de trabalho assinada, pois teria segurança no que se refere à garantia dos seus direitos. A outra metade que ficou em dúvida sobre o questionamento, afirmou que pensaria em quais das atividades lucraria mais. Por fim, ficou evidente que a grande maioria tem gosto pela profissão de mototaxista, porém reivindica maior atenção do poder público e melhoria das condições de trabalho. Na seqüência, passaremos a demarcar o perfil dos mototaxistas vinculados a empresa CG motos.

4.1.2 - Perfil dos Mototaxistas da CG Motos

Foto 2: Mototaxistas da CG Motos no Ponto de Apoio no Bairro da Conceição



Foto 2 : Jucelino Luna, 2008.

Esse segmento de trabalhadores, também, é representado na sua totalidade pelo sexo masculino, evidenciado pelo percentual de 100%, de acordo com os registros da empresa no período em que a pesquisa foi realizada, entre os meses de setembro de 2008 e fevereiro de 2010. Aplicamos nesse segmento 24 (vinte e quatro) questionários, ou seja, tomamos uma amostra de 10% do universo de aproximadamente 240 (duzentos e quarenta) trabalhadores cadastrados na empresa. Esse número não é fixo, pois, conforme informações da empresa, existe uma grande rotatividade, depende também da oferta e demanda de mão-de-obra no mercado de trabalho formal e dos salários oferecidos.

No tocante a idade, esse segmento de trabalhadores apresenta um percentual de 37,5% situados na faixa etária entre 20 e 30 anos, ao passo que 37,5% representam aqueles situados

na faixa etária entre 31 e 40 anos, enquanto 16,6% estão situados na faixa etária entre 41 a 50 anos, 4,2% representam aqueles com mais de 51 anos e, por fim, 4,2% representam aqueles situados na faixa etária acima de 60 anos. Os dados indicam que a procura por essa nova forma de “ganhar a vida” atinge as diversas faixas etárias, afinal o que todos buscam é a sobrevivência, dos mais jovens aos mais velhos, conforme o quadro abaixo. No segmento dos trabalhadores da CG Motos, observamos uma maior incidência de jovens, isso pode estar relacionado ao fato de que os jovens têm maiores dificuldades de exercer uma atividade formal, cadastram-se na empresa pelo fato talvez de não atender aos requisitos da SSTP ou serem avessos à burocracia desse órgão estabelecida no processo de licitação, descartam a opção de ser clandestino por motivos de legalidade e perseguição institucional.

Quadro 08 - Faixa etária dos mototaxistas (CG motos)

Idade	Frequência	Percentual (%)
20 a 30	9	37,5
31 a 40	9	37,5
41 a 50	4	16,6
51 a 60	1	4,2
Acima de 60	1	4,2
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Diferentemente dos permissionários da STTP, com uma frequência maior de homens casados, 37,5% dos trabalhadores cadastrados na empresa CG Motos estão na condição de casados, ao passo que 54,1% dos que prestam serviço à empresa são solteiros, 4,2% afirmaram está na condição de viúvo, por fim, 4,2% afirmaram está em outras condições, conforme o quadro abaixo.

Além de uma maior incidência de jovens nesse segmento, a maioria deles é solteira. Esse perfil pode revelar uma nova cultura empreendida pelos jovens que associa a possibilidade de construção de uma família a dimensão estrutural (renda, condições de moradia, lazer e cultura) ou talvez se deva a um maior esgassamento dos vínculos afetivos na sociedade atual que suscita outras sociabilidades que passam ao largo da nossa compreensão.

Quadro 09 - Estado civil dos mototaxistas (CG motos)

Estado civil	Frequência	Percentual (%)
Casado	9	37,5
Solteiro	13	54,1
Viúvo	1	4,2
Outros	1	4,2
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Quanto ao grau de escolaridade, 8,3% afirmaram ter concluído o primeiro grau, ao passo que 12,5% não concluíram o primeiro grau, enquanto 58,3% afirmaram que concluíram o segundo grau, enquanto 12,5% afirmaram não ter concluído o segundo grau, ainda 4,2% concluíram o curso superior, por fim 4,2% afirmaram que não concluíram o curso superior.

Em relação aos demais segmentos, o nível de escolaridade é maior entre os trabalhadores cadastrados na empresa CG Motos. Tal constatação pode estar associada às exigências impostas pelo mercado de trabalho formal no que se refere à escolaridade dos trabalhadores. Mesmo quando encontram ocupações, na sua maioria, não aceitam o salário mínimo oferecido. Assim, a atividade informal passa a ser um refúgio para esses jovens trabalhadores, nesse caso vinculando-se a tal empresa.

Quadro 10 - Escolaridade dos mototaxistas (CG motos)

Escolaridade	Frequência	Percentual (%)
1º grau completo	2	8,3
1º grau incompleto	3	12,5
2º grau completo	14	58,3
2º grau incompleto	3	12,5
Nível sup. Completo	1	4,2
Nível sup. Incompleto	1	4,2
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Em relação à quantidade de filhos, 38,1% relataram ter apenas 1 (um) filho, enquanto que 23,8% não têm filhos, 19,0% desse segmento afirmaram terem no máximo 2 (dois) filhos, 9,5% 3 (três) filhos, e 4,7% afirmaram ter 4 (quatro) filhos, enquanto 4,9% não responderam

a indagação. É possível inferir, através dos dados coletados, que estes estão de acordo com a maioria das estatísticas oficiais, demonstram que quanto maior o grau de instrução menor é a composição familiar.

Quando questionados em relação à média salarial mensal, 58,3% afirmaram que mesmo diante de tanta concorrência desleal, a renda pode chegar até dois salários mínimos. Ao passo que 12,6% afirmaram obter uma renda entre dois e meio a três salários mínimos, enquanto 8,3% afirmaram ganhar acima de três salários mínimos, 4,2% não responderam, conforme quadro abaixo.

Quando comparado aos segmentos dos permissionários, a renda desses trabalhadores é compatível. Nesse aspecto não faz muita diferença estar vinculado a STTP ou CG Motos.

Para mim tanto faz estar na CG ou na STTP, o dinheiro que a gente ganha trabalhando em média 08 horas por dia é entre 1 e 2 salários mínimos, mas existem aqueles que ganham até mais, trabalhando mais horas, eu prefiro trabalhar o normal, mas dependendo da necessidade eu trabalho um pouco mais. Eu já trabalhei nos dois sistemas, um de cada vez e teve um momento que trabalhei nos dois ao mesmo tempo, agora estou só na STTP porque agora foi implantado o sistema de rádio igual a CG Motos, só que a empresa tem um cadastro maior de clientes, o que favorece pegar mais corridas, mas quando a gente compara fica uma coisa pela outra, não faz muita diferença (Antonio Sabino, 52 anos)

Quadro 11 - Renda mensal dos mototaxistas (CG motos)

Renda mensal	Frequência	Percentual (%)
1 Salário mínimo	2	8,3
1 ½ Salário mínimo	2	8,3
2 Salários mínimos	14	58,3
2 ½ 3 Salários mínimos	3	12,6
Acima de 3 salários mínimos	2	8,3
Não respondeu	1	4,2
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Quando questionados sobre a contribuição previdenciária, nesse segmento, apenas 23,8% contribuem com a previdência e 76,2% relataram que a renda era insuficiente, e não

tinham interesse em contribuir. Com relação à procedência desse segmento, 58,5% afirmaram que sempre residiram em Campina Grande, 25,0% afirmaram que procediam do bairro do Catolé, ao passo que 8,3% do Monte Santo, enquanto 12,6% do Jeremias, por fim 12,6% são oriundos do bairro das Malvinas.

O segmento dos trabalhadores vinculados a empresa CG Motos é na sua totalidade homens, situados na sua maioria na faixa etária entre 31 e 40 anos, quando comparados aos motaxistas da STTP, há uma maior incidência de jovens, a maioria são de solteiros, contrastando com o segmento dos permissionários, a renda é compatível com os permissionários, o nível de escolaridade é maior do que os permissionários.

No que se refere às suas percepções quanto à sua condição de moto-taxista, 4,2% afirmaram que o trabalho é *ótimo*, 25% classificaram o trabalho como *bom*, ao passo que 16,6% consideraram o trabalho como *regular*, 37,6% enfatizaram que o trabalho poderia ser *bem melhor*, e 16,6% responderam que estavam na condição de moto-taxista por não terem outra opção de trabalho, conforme os dados do quadro abaixo. Essa pergunta foi feita sobre a sua condição de mototaxista em relação ao segmento ao qual pertence. Assim, na avaliação dos mototaxistas da CG Motos, a sua condição de mototaxista é mais positiva em relação à avaliação dos permissionários, isso indica uma satisfação dos mototaxistas vinculados a empresa em relação aos permissionários. Tal satisfação é corroborada pela seguinte declaração:

A CG é muito organizada, tem um cadastro de muitos clientes que solicitam o nosso serviço pelo telefone, eu nem preciso me preocupar muito que chego na média do faturamento diário. A empresa dá uma maior segurança para a gente pois no caso de doença ou roubo, tem o fundo de reserva. Toda vez que agente precisa de uma declaração ela não faz questão, para mim o mototáxi em Campina não oferece nenhuma outra forma mais segura para quem quer trabalhar no ramo de forma correta (Benedito Silveira, 31 anos).

Apesar do grau de satisfação mais elevado desse segmento em relação aos mototaxistas da STTP, a maioria dos trabalhadores reconhece que as suas condições poderiam ser melhores. A satisfação é relativa e revela a percepção desses trabalhadores em relação a sua condição de precariedade que estão submetidos permanentemente, traduzidos nos seguintes termos:

A empresa oferece algumas vantagens em relação à STTT, mas a gente se submete a tudo: sol, chuva, sereno, violência de todo tipo, a gente não tem um dia como se aposentar porque não pagamos INSS, o que se ganha não dá para pagar, a empresa não tem nem uma responsabilidade com a gente, não temos nenhum direito a seguro, tudo é por nossa conta, caso a gente fique doente a empresa dá uma ajuda de custo muito pequena que não dá nem para o básico, isso é um problema grande, não temos segurança alguma, tudo é muito incerto, agente pede a Deus que não aconteça nada, se não a nossa família vai sofrer. (José Freire, 27 anos)

Quadro 12 - Classificação do serviço de moto-táxi (CG motos)

Classificação	Frequência	Percentual (%)
Ótimo	1	4,2
Bom	6	25,0
Regular	4	16,6
Poderia ser melhor	9	37,6
Falta de opção	4	16,6
Não respondeu	0	0
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Em relação ao ingresso na atividade, 20,8% afirmaram que tinham expectativas de auferir maiores rendimentos, ao passo que 50% estavam desempregados, 25% enfatizaram que não dispunham de outra alternativa de trabalho, 4,2% afirmaram que ingressaram na atividade de moto-taxista vinculados a CG Motos por outros motivos não explicitados.

Quadro 13 - Motivos que levaram à opção pelo trabalho de moto-táxi (CG motos)

Motivos	Frequência	Percentual (%)
Ganhariam mais dinheiro	5	20,8
Estava desempregado	12	50,0
Falta de opção	6	25,0
Outro	1	4,2
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

No momento da inquirição com relação à proposta de trabalhar com carteira assinada, 62,5% responderam que aceitariam, pois, assim teriam certeza de que os seus direitos estariam garantidos, ao passo que 4,2% não aceitariam a proposta, enquanto 33,3% afirmaram que pensariam quais das situações seria mais lucrativa. Portanto, o salário seria o fator decisivo para a aceitação de tal proposta.

Quadro 14 - Em relação à proposta com carteira assinada (CG motos)

Respostas	Frequência	Percentual (%)
Aceitaria, pois tinha certeza de seus direitos trabalhistas garantidos.	15	62,5
Não aceitaria	1	4,2
Iria pensar em qual dos dois lucraria mais	8	33,3
Total	24	100

Fonte: Elaboração do autor.

Foi ainda possível constatar, a partir dos dados coletados que o mototaxista da CG motos não é diferente dos permissionários no que se refere às consequências sofridas por eles frente ao persistente quadro de desemprego estrutural, marcado pela crescente precarização das relações de laborais.

Os mototaxistas da empresa CG Motos, da mesma forma que os permissionários, compartilham a idéia de que suas atividades proporcionam uma certa autonomia e liberdade. Os trabalhadores vinculados a empresa CG Motos acreditam, em maior proporção, na forma de emprego clássica (carteira assinada), o que demonstra o interesse forte destes trabalhadores

da seguridade dos direitos trabalhistas. Agora, passaremos à descrição do perfil dos trabalhadores clandestinos.

4.1.3 - Perfil dos Mototaxistas Clandestinos

Foto 3: Mototaxista Clandestino na Rua Cavalcanti Belo

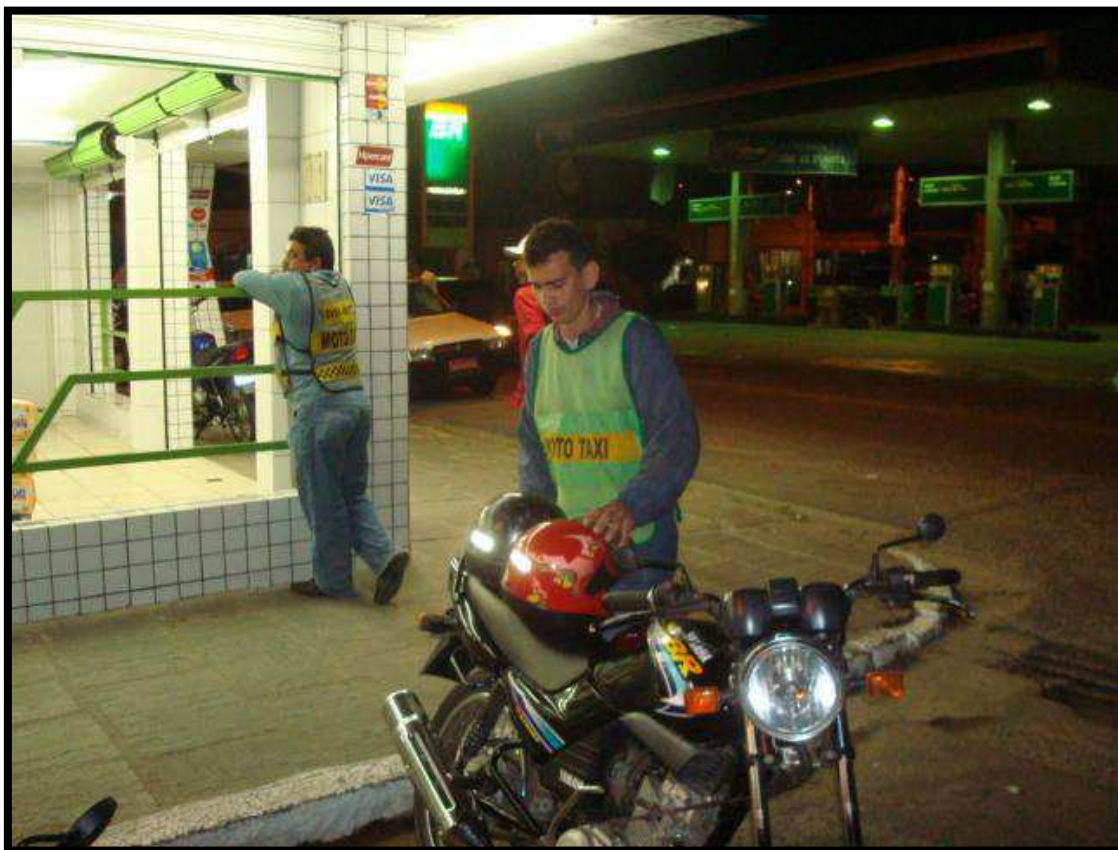


Foto 3: Jucelino Pereira Luna, 2008.

O segmento dos mototaxistas clandestinos caracteriza-se por ser um dos mais complexos no que se refere às diversas situações encontradas tais como: alguns desses mototaxistas trabalham em outras atividades formais e, nas horas de folga, exercem a atividade como estratégia de complemento da renda; outro grupo nesse segmento exerce a atividade para ocupar o tempo livre nos dias de folga do trabalho regular; existem ainda mototaxistas que exercem a atividade apenas nos finais de semana; existem ainda outras

situações. Mas é importante salientar que a maioria desses trabalhadores está na condição de trabalhadores clandestinos por não ter outra opção.

A foto abaixo ilustra uma mobilização dos trabalhadores clandestinos, questionando as multas aplicadas pelo órgão regulamentador (STTP). Nesta mobilização que ocorreu, no dia 12 de fevereiro de 2008, participaram mais de duzentos mototaxistas.

Foto 4: Mobilização dos Mototaxistas Clandestinos



Foto 4: Obtida através do Jornal da Paraíba de 12 de fevereiro de 2008.

Com base no universo delimitado, constatou-se a ausência do sexo feminino, prevalecendo 100% do sexo masculino, mas não descartamos a possibilidade das mulheres nesse segmento, uma vez que, eventualmente, encontramos mulheres circulando em motos na captura de passageiros. Conforme a foto acima também constata a presença na sua totalidade de homens nas mobilizações.

A grande maioria 53,6% está situada na faixa etária ente 20 e 30 anos, ao passo que 24,5% estão no grupo entre 31 e 40, enquanto 10,9% pertencem a faixa etária entre 41 e 50

anos, 5,5% estão entre 18 e 19 anos, apenas 2,8% estão na faixa etária entre 51 e 60 anos, por fim, 1,8% têm mais de 60 anos e ainda 0,9% optou em não responder. Constatamos, então, que essa categoria apresenta um perfil de trabalhadores mais jovens em relação aos demais segmentos, conforme ilustra o quadro abaixo.

Quadro 15 - Faixa etária dos mototaxistas (Clandestinos)

Idade	Frequência	Percentual (%)
18 a 19	6	5,5
20 a 30	59	53,6
31 a 40	27	24,5
41 a 50	12	10,9
51 a 60	3	2,8
Acima de 60	2	1,8
Não respondeu	1	0,9
Total	110	100

Fonte: Elaboração autor.

Quanto ao estado civil, 48,2% afirmaram estar na condição de casados, ao passo que 45,4% afirmaram ser solteiros, 4,6% afirmaram que estavam situados em outras condições, ainda 0,9% afirmaram ser viúvo, por fim 0,9% não responderam, como demonstra o quadro abaixo. A maioria dos trabalhadores desse segmento são casados, a incidência é maior quando comparados com a CG Motos e menor em relação aos permissionários.

Quadro 16 - Estado civil dos mototaxistas (Clandestinos)

Estado civil	Frequência	Percentual (%)
Casado	53	48,2
Solteiro	50	45,4
Viúvo	1	0,9
Outros	5	4,6
Não respondeu	1	0,9
Total	110	100

Fonte: Elaboração do autor.

A grande maioria, 40,5%, respondeu que não tem filhos, 28,5% afirmaram ter um filho, enquanto 20% responderam que têm dois filhos, ainda 21,0% disseram que têm três filhos, por fim, apenas 10% estão situados no grupo familiar com quatro filhos. Os dados revelam que esse segmento tem uma quantidade de filho menor em relação aos demais

segmentos, o que pode está relacionado à questão da insegurança que permeia o imaginário destes trabalhadores, não permitindo a ampliação do seu grupo familiar.

Quando questionados acerca do número de pessoas que trabalhavam na residência, 60% afirmaram que a única renda existente na residência advinha do trabalho de moto-táxi, ao passo que 30,0% relataram ter, no máximo, 2 (duas) pessoas trabalhando e , por fim,10% afirmaram ter no máximo 3 (três) pessoas.

No que se refere à questão da procedência, 71,0% afirmaram que sempre residiram em Campina Grande, com destaque para os bairros de Bodocongó com 20,0%, José Pinheiro com 12,0%, Presidente Médici com 12,0%, ao passo que 12,0% afirmaram que residem no bairro do Cruzeiro, por fim, 15,0% residem no bairro das Malvinas. Enquanto 20,0% afirmam que migraram de outras cidades do interior da Paraíba, e, 9,0% afirmaram que procediam de outros Estados da Federação.

Em relação ao nível de escolaridade, 34,5% afirmaram que não concluíram o 1º grau, ao passo que 29,0% afirmaram ter concluído o primeiro grau, enquanto 22,8% afirmaram que concluíram o segundo grau, e 11,9% não completaram o segundo grau, por fim, 0,9% afirmaram que concluíram o nível superior, enquanto 0,9% afirmaram não ter completado o nível superior. A variável escolaridade, neste caso, mostra uma diferenciação em relação aos demais segmentos, os clandestinos são menos escolarizados.

Quadro 17- Escolaridade dos mototaxistas (Clandestinos)

Escolaridade	Freqüência	Percentual (%)
1º grau completo	32	29,0
1º grau incompleto	38	34,5
2º grau completo	25	22,8
2º grau incompleto	13	11,9
Nível sup. Completo	1	0,9
Nível sup. Incompleto	1	0,9
Total	110	100

Fonte: Elaboração do autor.

Quanto à média salarial, os dados mostram que 39,0% afirmaram que chegam a ganhar, no máximo, dois salários mínimos por mês, ao passo que 36,4% revelaram ganhar um

salário mínimo, enquanto 18,2% afirmaram ganhar no máximo um salário mínimo e meio, 4,0% enfatizaram que ganhavam em torno de dois e meio salários mínimo, por fim, 1,8% afirmaram ganhar acima de três salários mínimo. Quando comparados com os demais segmentos, os clandestinos ganham menos e ainda têm que sustentar mais gente na sua casa de maneira geral, pois a maioria destes tem a atividade do mototaxismo como única fonte de renda.

Quadro 18 - Renda mensal dos mototaxistas (Clandestinos)

Renda mensal	Frequência	Percentual (%)
1 Salário mínimo	40	36,4
1 ½ Salário mínimo	20	18,2
2 Salários mínimos	43	39,0
2 ½ 3 Salários mínimos	5	4,6
Acima de 3 salários mínimos	2	1,8
Total	110	100

Fonte: Elaboração autor.

Nesse segmento de trabalhadores, apenas 10,9% afirmaram que contribuem com a Previdência Social, ao passo que 89,1% afirmaram que não contribuem, pois a sua renda é insuficiente e dificilmente atende às necessidades primárias individuais e do grupo familiar.

Em relação aos motivos que os levaram a atividade de moto-táxi, estes não diferem muito dos outros segmentos, pois 57,3% afirmaram estar desempregados, ao passo que 36,4% afirmaram não ter outra opção de ganhar a vida, enquanto 3,6% afirmaram ter expectativas de ganhar mais dinheiro na atividade de moto-táxi, por fim 2,7% afirmaram que outros motivos os conduziram ao exercício da atividade. O quadro abaixo faz um panorama desses motivos. conforme quadro abaixo.

Quadro 19 - Motivos que levaram a opção pelo trabalho de moto-táxi (Clandestinos)

Motivos	Frequência	Percentual (%)
Neste serviço ganharia mais dinheiro	4	3,6
Estava desempregado	63	57,3
Falta de opção para outro serviço	40	36,4
Outro	3	2,7
Total	110	100

Fonte: Elaboração do autor.

No tocante às suas percepções quanto à classificação do serviço de moto-táxi, 38% afirmaram estar na condição de trabalhador de moto-táxi *em virtude da ausência de outra opção*, ao passo que 26,3% admitem que a atividade de mototaxista *poderia ser melhor*, enquanto 20% classificam como *regular*, já 14,6% percebem como *bom* o exercício da atividade, por fim, 0,9% a ver como *ótima*, conforme quadro abaixo.

Quadro 20 - Classificação do serviço de moto-táxi (Clandestinos)

Classificação	Frequência	Percentual (%)
Ótimo	1	0,9
Bom	16	14,6
Regular	22	20,0
Poderia ser melhor	29	26,3
Estou neste por falta de opção	42	38,2
Total	110	100

Fonte: Elaboração do autor.

Quando questionados em relação à proposta com carteira assinada, 70,0% relataram que aceitariam, pois ao menos teriam certeza dos seus direitos trabalhistas garantidos e da sua estabilidade empregatícia; 30,0% afirmaram que pensariam quais das atividades seria mais lucrativas; enquanto 10,0% afirmaram que não aceitariam, conforme demonstra o quadro abaixo.

Quadro 21 - Em relação à proposta com carteira assinada (Clandestinos)

Respostas	Frequência	Percentual (%)
Aceitaria, pois tinha certeza de seus direitos trabalhistas garantidos.	77	70,0
Não aceitaria	10	10,0
Iria pensar em qual dos dois lucraria mais	33	30,0
Total	110	100

Fonte: Elaboração do autor.

Conforme se vê, essa categoria de mototaxistas encontra-se em uma condição de precariedade mais intensa em relação aos permissionários e aos vinculados a empresa CG Motos, uma vez que os clandestinos não disponibilizam da autorização para trafegar na cidade, além das vulnerabilidades pelas quais estão expostos, tornam-se as maiores vítimas de roubos, e ainda são perseguidos pelas autoridades policiais, pois são tidos como ilegais. Portanto, a grande maioria desse contingente de trabalhadores é formada por chefes de família, pois estão nessa condição de clandestino e irregular pelo fato de não terem outra alternativa de trabalho.

O segmento dos trabalhadores clandestinos, quando comparados com os demais segmentos, de maneira geral, auferiu um rendimento menor, pois não disponibilizam do sistema de rádio e ainda circulam pelos espaços periféricos da cidade, o que de maneira geral não favorece a aquisição de grande número de clientes. Em regra, esses trabalhadores precisam estender suas jornadas de trabalho além do tempo médio dos demais segmentos para obterem uma renda mínima de subsistência.

4.2 – PROCESSOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO

4.2.1 – O Cotidiano de Trabalho dos Mototaxistas Permissionários (STTP)

Foto 5: Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos



Foto 5: Jucelino Luna, 2010.

A foto acima é do órgão municipal de trânsito ao qual estão vinculados os mototaxistas permissionários do município de Campina Grande. Para conduzir passageiros, os mototaxistas devem estar cadastrados no sistema que é gerido e fiscalizado por este órgão.

Os documentos necessários para os motociclistas realizarem as suas atividades são: carteira de identificação emitida pela STTP; selo de vistoria e os demais documentos cobrados pelo Código de Trânsito Brasileiro. No que diz respeito aos materiais necessários ao pleno desenvolvimento das atividades, destacam-se: dois capacetes com viseiras transparentes e queixeira, devidamente padronizados nas laterais, além de conter faixa adesiva quadriculada em preto e amarelo, acima devendo constar o número do permissionário, como também deve

conter na parte posterior identificação do tipo sanguíneo do condutor e na parte frontal a logomarca do órgão gestor, além de portar 10 (dez) toucas descartáveis para uso dos passageiros; luvas de couro vazadas nos dedos para uso próprio.

De acordo com a legislação municipal, o condutor deve levar apenas um passageiro na motocicleta, com idade a partir de 12 anos. O seu veículo deve estar regularmente licenciado no DETRAN. O tipo de motocicleta exigido é no mínimo de 100 cilindradas e no máximo de 125 cilindradas. O condutor deverá cumprir as legislações vigentes, federais, estaduais e municipais, e, em especial, as normas do Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito). A moto tem que estar sempre em boas condições mecânicas e de limpeza. Ao dar partida na moto, o condutor deve se certificar de que o passageiro esteja sentado com segurança, e sempre estar munido de troco ao passageiro, e se não o tiver, ele deve arcar com as despesas.³⁶

Agora, passaremos a discutir a luta cotidiana do segmento permissionário. A foto abaixo mostra cenas da luta diária.

³⁶ O preço estabelecido pela corrida no perímetro urbano atualmente é de 3,50 R\$ (três reais e cinquenta centavos) no período diurno e 4,00 R\$ (quatro reais) no período noturno. Na realidade o órgão competente estabelece a tarifa, mas dependendo da distância sempre acontece uma negociação entre mototaxistas e passageiros.

Foto 6: Mototaxista Permissionário no Ponto de Apoio da CG Motos no Bairro de São José



Foto 6: Jucelino Luna, 2008.

No que se refere aos permissionários, têm um cotidiano de trabalho não muito diferente das demais categorias. Na maioria das vezes, inicia a sua jornada de trabalho entre 05hs e 07h da manhã que se estende em média até o meio dia, depois retornam às 14h e finalizam por volta das 17h. Esse segmento trabalha, em média, 08h diárias, assemelhando-se à jornada de trabalho convencional dos trabalhadores da indústria e do comércio.

Nessa categoria é comum a existência de uma clientela individual acionada através do telefone celular. A maioria desses trabalhadores inicia sua jornada de trabalho transportando para os seus destinos os clientes, no retorno, pegam passageiros eventuais, quando não conseguem, se deslocam para os seus pontos no centro da cidade com vagas delimitadas pela STTP de sua exclusividade. Alguns preferem ir para a Praça da Bandeira (lugar de maior fluxo de pessoas) o que torna mais viável a obtenção de passageiros. Na concepção dos trabalhadores, é melhor estar fixo num local do que estar circulando pelo fato de evitar

maiores custos (com combustível e depreciação da moto) além do desgaste físico despendido no processo de circulação.

Vários mototaxistas permissionários relataram que, no período de 9h da manhã até às 10 h30, o fluxo de passageiros se reduz significativamente, nesse intervalo eles procuram interagir com os colegas de trabalho, dialogando sobre as suas dificuldades e prazeres do cotidiano (muitas vezes marcadas por brincadeiras jocosas ou até mesmo pelo jogo de baralho ou dama).

No caso dessa categoria, o processo de abordagem dos clientes, perguntando se desejam moto-táxi, não é muito comum, para eles essa abordagem é desnecessária uma vez que os passageiros preferem ser transportados pelos permissionários, por isso preferem aguardar os passageiros nos seus respectivos pontos.

É importante destacar que esses trabalhadores enfatizam que uma das maiores dificuldades que enfrentam no cotidiano de trabalho está relacionada à chuva, pois, nos dias chuvosos, utilizam roupas adequadas para o seu enfrentamento, mas nem todo passageiro está adequadamente disposto a encarar o transporte nos dias chuvosos, portanto no inverno sua renda cai vertiginosamente. Alguns mototaxistas, por conta disso têm adotado como estratégia a aquisição de vestimentas impermeáveis para os passageiros.

A questão dos assaltos tem se tornado um problema muito sério que demanda estratégias diversas por parte dos mototaxistas. Para lidar com tal dificuldade, a experiência assume um papel importante nesse aspecto, as estratégias da grande maioria estão pautadas nos seguintes mecanismos de prevenção: não exercer a atividade no período noturno; evitar transportar passageiros que, aparentemente, apresentam sinais de embriaguez; evitar circular em lugares pouco iluminados; não transportar passageiros para “lugares suspeitos”.

A violência também está presente no cotidiano de trabalho, mas a sua incidência cresce quando o mototaxista transporta passageiros alcoolizados. Esses passageiros, em

alguns casos, ao chegarem ao seu destino se recusam a pagar pelo serviços prestados, essa recusa desencadeia um processo de discussão que, muitas vezes se encerra na violência física de ambas as partes.

Outro tema importante nessa prática laborativa é a fiscalização. Para os permissionários a fiscalização é muito deficiente, eles relatam que seguem todas as normas institucionais, inclusive, no que se refere ao pagamento de todas as tarifas e impostos deflagrados pelos órgãos competentes. Na concepção dos permissionários a fiscalização é insuficiente, o órgão cobra muito dos mototaxistas sem o respectivo retorno *“eu tiro da boca dos meus filhos para pagar a um órgão incompetente”* (Tião, 55 anos).

As conversas mais comuns entre esse segmento referem-se às críticas ao órgão regulador. Para eles todas as mudanças ocorridas na atividade do mototaxismo implicam custos e estes são despendidos pelos trabalhadores. No dia a dia, a indignação é coletiva e faz parte do debate em praticamente todas as rodas de conversas. Embora esse sentimento de indignação seja coletivo, eles revelam que a classe não se une em busca de uma estratégia de enfrentamento do problema, cada um está preocupado com a vida particular, quando ocorre qualquer mobilização o número de participantes é muito pequeno.

Eu prefiro ficar trabalhando do que participar de qualquer mobilização, pois sei que não vai chegar a nada, principalmente quando tem Sindicato metido no meio, eu não acredito no sindicato, se eu não rodar não vou ganhar minha feira e meus filhos vão passar fome, o sindicato não vai dar minha feira. Caso eu fique doente o sindicato não me dá assistência, por isso eu não acredito. A luta principal da categoria é pela sobrevivência, pois sabemos que não temos direito de nada a não ser de pagar imposto.

É perceptível, no relato acima, o descrédito do trabalhador em relação ao sindicato, essa desconfiança pode estar associada a esse modelo atual de sindicato que não tem dado respostas satisfatórias às demandas dos trabalhadores. Talvez essa constatação possa sinalizar uma necessidade premente de reelaboração das práticas sindicais vigentes.

O sindicato existe desde o começo do moto-táxi em Campina Grande em 1996, até hoje é o mesmo presidente, quando tem eleições no sindicato a gente só sabe do resultado, ele sempre continua, ele tá lá pra lutar pelo seu interesse, agora ele até se formou, é advogado, na eleição passada tentou eleger seu irmão para vereador usando a categoria, agora para concorrer com a CG Motos inventaram um PA (ponto de apoio), mas quem for cadastrado e quiser pegar passageiro pelo PA tem que pagar R\$5,00 todos os dias úteis. Nós pagamos imposto sindical e outros impostos, o sindicato junto com a STTP só inventa as coisas para cobrar da gente, caso a gente fique doente o sindicato não ajuda em nada, caso a moto seja roubada nós é quem perdemos. O sindicato é praticamente uma folhinha seca. Eu estou no sindicato e pago imposto sindical porque a STTP obriga se não a gente perde o cadastro, caso contrário eu já estava fora, eu não quero ser fora da lei por isso sou cadastrado” (Francisco Sales, 45 anos – STTP).

O sindicato recentemente tentou imitar a empresa CG Motos e criou o sistema de rádio, existe a central do rádio no bairro da Prata e em dois pontos de apoio um no centro da cidade e outro no bairro do Catolé, nós pagamos R\$5,00 (cinco reais) diariamente caso desejemos utilizar o sistema de rádio. Mas essa empresa de rádio pertence a outra pessoa, não é do sindicato, ele usa o sindicato de fachada” (Alex da Silva, 26 anos – mototaxista).

Foto 7: Ponto de Apoio do Sindmoto – CG no Antigo Cinema Capitólio



Foto 7: Jucelino Luna, 2010.

Esse relato acima reforça ainda mais a idéia de que os trabalhadores imaginam essa maneira de fazer do seu sindicato equivocada, ou seja, tem a consciência de que é preciso mudar as práticas atuais. Entretanto, o caminho não foi ainda encontrado em função do conflito de interesses existentes no seio da categoria que até então não ousou no sentido de invenção de novas práticas, isso pode está relacionado à ausência de uma causa que identifique o coletivo.

Percebi que a solidariedade na relação com os colegas de trabalho é acionada no momento em que algum sofre um acidente. Tivemos a oportunidade, durante o processo de pesquisa, de presenciar um acidente envolvendo um mototaxista e um carro particular, logo após a colisão o motorista do carro tentou fugir, mas automaticamente apareceram aproximadamente 30 (trinta) motoqueiros, a maioria desses mototaxista, cercou o carro e exigiu que o motorista do carro descesse para prestar satisfação. Os mototaxistas trataram de socorrer o colega e resolver a questão a favor dele que, nessa situação, estava correto.

No cotidiano de trabalho dos mototaxistas da STTP, existe um lugar significativo para a relação com a família. A grande maioria leva e pega seus filhos na escola e, nos finais de semana, costumam passear com a família. Eles atribuem essa dimensão da convivência a sua condição de autônomo que lhes permitem uma flexibilidade no horário. *“Quando eu quero, pego minha mulher e meus filhos no meu carrinho e vou passear, não dou satisfação a patrão, posso ir e vir à hora que quiser, mas sem exagerar na dose”*. Esse relato do mototaxista da STTP ajuda-nos a compreender que o sentimento de liberdade e autonomia está impregnado nas percepções desses trabalhadores no processo de trabalho. Agora passamos a descrever o cotidiano dos mototaxistas da CG Motos.

4.2.2 – O Cotidiano de Trabalho dos Mototaxistas da CG Motos

Foto 8: Mototaxista da Empresa CG Motos no Bairro de Santa Rosa



Foto 8: Jucelino Luna, 2010.

A foto ilustra cenas do cotidiano dos trabalhadores de moto-táxi, cadastrados na empresa CG Moto, no ponto de apoio no bairro de Santa Rosa. A estrutura desse ponto de apoio não difere dos demais, dispõe de um banco de espera, de uma lista da ordem de chegada improvisada por eles próprios e, ao lado, o ramal do rádio conectado a central. A precariedade é visível no cotidiano desses trabalhadores.

Nós não temos o que fazer se correr o bicho pega e se ficar o bicho come. A empresa não oferece o mínimo para a gente trabalhar, se a gente quiser água tem que comprar, se quiser ir ao banheiro tem que pedir um favor. A taxa de R\$7,00 (sete reais) que nós pagamos todos os dias é muito alta, acho que a empresa devia melhorar as condições de trabalho (Francisco de Sousa, 48 anos).

As condições de trabalho e o horário de trabalho dos mototaxistas vinculados a CG Motos não difere muito dos demais segmentos (Permissionários e Clandestinos). Geralmente,

a jornada de trabalho inicia no período matutino entre 05h e 07h, logo cedo o telefone toca e eles iniciam mais uma jornada de trabalho na captura de seus clientes, logo após retornam às suas casas para tomar café e levar os filhos à escola, na maioria dos casos, algumas vezes pegam passageiros eventuais no momento de retorno das corridas agendadas.

Em seguida, a maioria desloca-se para a central ou para os Pontos de Apoio, as corridas são repassadas pelo rádio de acordo com a localização do passageiro, obedecendo ao critério da ordem de chegada do mototaxista na central ou no ponto de apoio. O processo de organização da ordem de chegada dos mototaxistas é improvisado por eles a partir do seguinte quadro:

Foto 9: Quadro de Controle das Corridas nos Pontos de Apoio da CG Motos



Foto 9: Jucelino Luna, 2008.

A central dispõe de uma infra-estrutura mínima tais como: sala de telefone (com dois funcionários atendendo as solicitações, a cada oito horas há um revezamento dos

funcionários, pois o serviço funciona vinte e quatro horas), existe ainda um escritório da gerência, além de uma pequena sala onde o mototaxista aguarda a sua vez e banheiros. Os pontos de apoio são pequenas salas alugadas pela empresa em três bairros estratégicos da cidade (São José, Catolé e Santa Rosa), que dispõe de um terminal de rádio conectado à central por meio do qual as corridas são repassadas obedecendo aos mesmos critérios descritos anteriormente. Dispõe ainda de um banco de madeira e um minúsculo banheiro, apenas no PA do São José, quanto aos demais pontos de apoio não encontramos banheiro.

Diferentemente dos outros segmentos (STTP e Clandestinos), os mototaxistas, cadastrados na empresa CG Motos, iniciam o dia de trabalho devendo ao proprietário da empresa, pois, ao término do dia, precisam pagar obrigatoriamente uma quantia de R\$7,00 (sete reais) pelo uso dos serviços oferecidos pela empresa.

Nós começamos o dia de trabalho devendo R\$7,00 à empresa, além disso, temos que ter todos os dias 10,00 reais para a gasolina, sem contar com o desgaste da moto e o custo para mantê-la. Por isso eu tenho uma meta: só paro de rodar quando faço uma média de R\$40,00 (quarenta reais), tenho quatro filhos para dar de comer não posso parar, tem dia que eu trabalho em torno de 15 (quinze) horas para atingir a média, mas tem dia que apenas na parte da manhã eu faço essa média, mesmo assim eu continuo por conta da minha responsabilidade. Apesar das nossas condições de trabalho ser muito ruim, eu prefiro trabalhar no moto-táxi do que ganhar um salário mínimo chorado em outro trabalho. Eu estou na CG porque a empresa tem um cadastro de clientes muito grande e isso favorece para pegar as corridas pelo rádio, essa é única coisa boa, por isso ainda vale a pena pagar. Mas as nossas condições de trabalho em relação aos outros mototaxistas é igual ou até pior, porque a gente paga todos os dias devia ter condições um pouco melhor (Jacó, 39 anos – CG Motos).

As questões mais comuns compartilhadas com os seus colegas de trabalho dizem respeito às dificuldades enfrentadas no dia a dia, tais como: trânsito ruim, perseguição dos agentes de trânsito na aplicação de multas e outros problemas.

Os guardas da STTP multam a gente da CG Motos a troco de nada, nós trabalhamos com o alvará da CG porque a Justiça nos autorizou, somos legalizados, mesmo assim eles nos perseguem, mas a CG entrou na Justiça e o juiz mandou retirar as multas, eles não podem mais fazer nada, eles tentaram tirar a gente de circulação,

mas não conseguiram. Apesar de pagar todos os dias pela jaqueta as nossas condições de trabalho são bem melhores do que a STTP, a empresa é organizada, por isso eu trabalho aqui. É muito bom trabalhar pelo rádio a gente se cansa menos, vale a pena pagar, em alguns dias eu consigo sem trabalhar muito “sangrar a onça”³⁷ (relato do mototaxista cadastrado na CG Motos).

É evidente a satisfação do mototaxista em trabalhar na CG Motos, pois no seu entendimento, a empresa oferece condições para desenvolver suas atividades. Qualquer problema envolvendo o mototaxista, a empresa oferece assistência jurídica e financeira. Caso o mototaxista seja roubado ou acidentado, o fundo de reserva é acionado e o problema é resolvido.

A empresa criou o fundo de reserva para proteger o mototaxista caso a moto seja roubada ou para quando for acidentado. Toda sexta feira os mototaxistas que participam do fundo de reserva depositam R\$5,00. As motos da empresa são muito visadas pelos bandidos porque não são motos padronizadas, diferente da STTP que é toda padronizada. Teve um dia que foram roubadas 04 (quatro) da CG. Em média o motoqueiro passa 4 (quatro) meses para receber outra moto porque tem que entrar na lista. A empresa não entra com nada, o dinheiro é nosso. Quando o motoqueiro é acidentado ele recebe R\$100 (cem reais) por semana do fundo, isso é muito pouco para a gente se manter.

Diante da flagrante realidade precária que cerca os mototaxistas vinculados à empresa CG Motos, a opção em permanecer na empresa está relacionada ao fato de não conseguirem outra melhor, dentro da legalidade, para exercerem as suas atividades.

Caso a gente queira trabalhar pela STTP, temos que participar do processo de licitação que é feito de vez em quando. A gente tem que comprar o edital por R\$ 20,00 (vinte reais) e ainda se enquadrar em todas as exigências: como padronizar a moto (pintar de branco) e outras exigências, o custo pra nós é muito alto, não tem futuro. A gente pode também ser clandestino e correr muito risco, para a maioria de nós que temos responsabilidade é melhor não correr tanto risco, além dos riscos da profissão (Flavio Ribeiro, 28 anos – CG Motos).

³⁷ Essa expressão utilizada pelos mototaxistas é para dizer que conseguiu faturar 50,00 (cinquenta reais) durante a jornada de trabalho.

Na pesquisa de campo, foi possível identificar situações de trabalhadores que transitaram da condição de clandestino para cadastrado na STTP, depois foram para a empresa e, por fim, retornaram para a condição inicial de clandestino.

Quando o moto-táxi começou em 1996 eu trabalhei como clandestino, depois surgiram várias empresas, trabalhei em algumas delas, depois a Justiça proibiu todas, restou apenas a CG Motos que em 2000 foi proibida pela Justiça de explorar o serviço. A solução foi me cadastrar na STTP, pois eu não tinha outra fonte de renda além da moto. Atualmente, eu trabalho na Alpargatas e nas horas vagas eu dou umas bandeiradas como clandestino para complementar a renda familiar (Carlos, 36 anos – mototaxista clandestino).

Para os mototaxistas clandestinos os riscos são sempre maiores, pois, essa condição é muito vulnerável no que se refere à fiscalização e quando fiscalizados podem ter o veículo apreendido e estão sujeitos ao pagamento de multas.

Eu prefiro estar sujeito aos riscos do que tirar do sustento da minha família para pagar uma diária a um empresário, ou pagar a STTP, eu prefiro correr o risco, porque a forma como é administrado o serviço em Campina Grande só favorece aos poderosos (Pedro Cândido, 33 anos – mototaxista clandestino)

O discurso do trabalhador pode ser compreendido como uma estratégia de resistência às práticas institucionais dominantes de gestão do serviço de moto-táxi em Campina Grande, tais estratégias correspondem à sobrevivência do segmento de trabalhadores clandestinos.

4.2.3 – O Cotidiano de Trabalho dos Mototaxistas Clandestinos

Foto 10: Mototaxista Clandestino

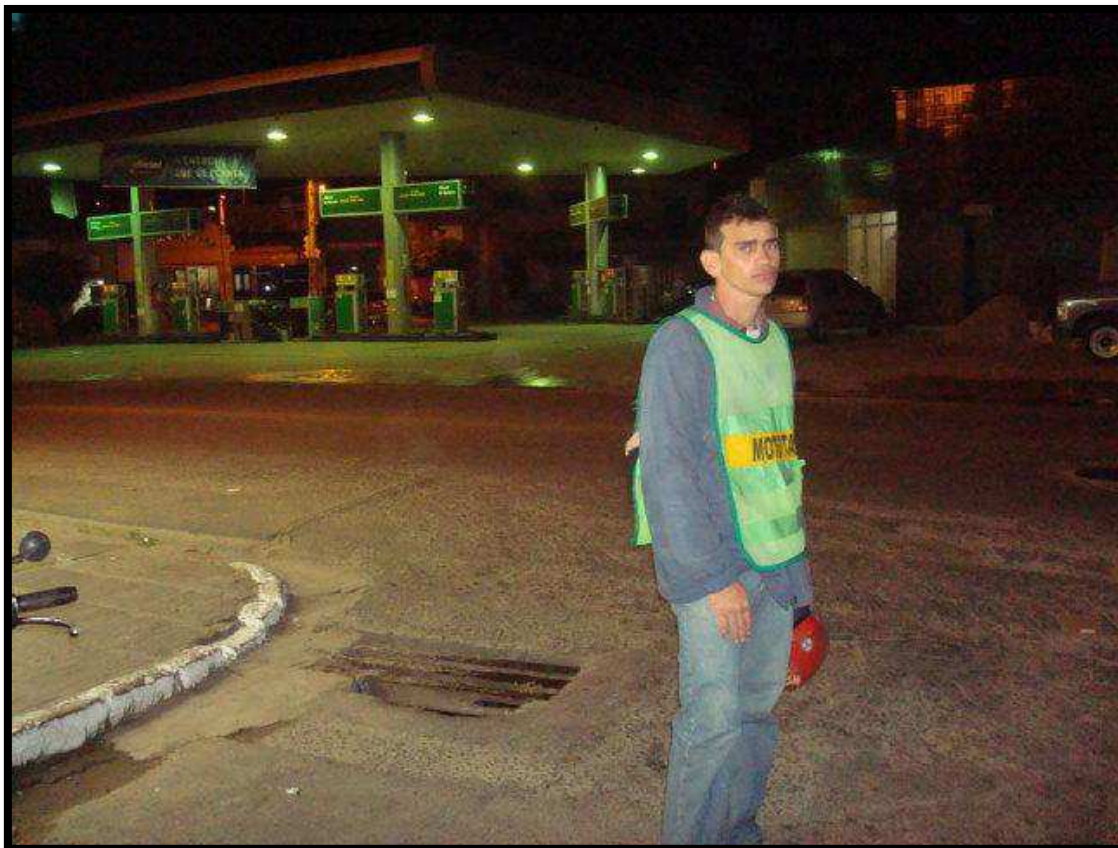


Foto 10: Jucelino Luna, 2008.

Esse segmento dos mototaxistas é marcado por um conjunto de dificuldades para além dos demais segmentos (Permissionários e CG Motos). A sua jornada de trabalho é muito mais intensa, além disso, precisam enfrentar as adversidades da fiscalização da SSTP, DETRAN e CPTRAN. Esses trabalhadores exercem suas atividades se esquivando cotidianamente da fiscalização, pois são considerados clandestinos pelo fato de estarem fora da lei.

Diferentemente dos demais segmentos (Permissionários e CG Motos), o horário de trabalho é bastante fragmentado, geralmente, trabalham no período noturno para evitar a fiscalização que acontece costumeiramente durante o dia. Esse segmento de trabalhadores é praticamente o dobro dos demais segmentos, de acordo com os dados coletados nessa

pesquisa, pois é difícil de definir com precisão o quantitativo desses trabalhadores uma vez que é marcado por um alto grau de rotatividade.

De acordo com os dados levantados, existem aproximadamente 210 (duzentos e dez) pontos de moto-táxi clandestinos distribuídos pelos bairros da cidade³⁸. A maioria desses trabalhadores adota, como estratégia para conseguir passageiros, os telefones celulares, sendo grande parte das corridas solicitadas por esse meio, eles também conseguem passageiros nos pontos situados nos bairros, além dos passageiros eventuais que conseguem no momento em que circulam.

De maneira geral, a jornada de trabalho é mais intensa, dura em torno de 10 (dez) a 12 (doze) horas por dia. As condições de trabalho apresentam sinais de precariedade mais intensa do que os demais segmentos, em função dos arranjos encontrados que compreende desde a moto própria, financiada até em alguns casos, alugada. O custo do aluguel da moto para o mototaxista gira em torno de R\$10,00 a R\$15,00 por dia, além dos custos regulares com combustível, óleo e manutenção da motocicleta. Esse trabalhador, precisa trabalhar entre 12 (doze) e 15 (quinze) horas diariamente para obter um salário mínimo.

Diversas situações de trabalhadores podem ser identificadas nesse segmento compreendendo desde o trabalhador que tem o trabalho formal na indústria e comércio e, nas horas vagas, complementam as suas rendas com a atividade de mototaxista, bem como policiais militares dentre outros trabalhadores que buscam o moto-táxi com o objetivo de complementarem suas rendas.

No processo de pesquisa, foi possível identificar uma situação curiosa de dupla informalidade a partir de um trabalhador que tem a função de mototaxista e vigilante de rua.

Eu tenho 58 anos de idade, já estou mais pra lá do que pra cá. Para sobreviver e manter minha mulher e dois filhos, eu tenho que me virar no período da noite eu estou na rua e no período do dia eu também estou na rua, a vida está passando e eu

³⁸ Os pontos de moto-táxi clandestinos não foram demarcados pelo órgão competente – STTP – eles próprios foram se juntado nas esquinas centrais dos seus respectivos bairros e demarcaram os seus espaços de trabalho.

estou vendo que não vivi quase nada, pois não tenho tempo para a minha família, mas eu não tive escolha, depois do moto-táxi a coisa melhorou, comecei a aproveitar um pouco os finais de semana, porque comecei a ganhar um dinheirinho a mais. Agora estou pagando a previdência pra ver se me aposento. Já faz dez anos que eu estou nesse rojão, estou sentindo que chegou a hora de me aposentar, pois a velhice está chegando e eu já estou muito doente preciso descansar. Depois de me aposentar, caso eu aguento eu continuo no moto-táxi porque a aposentadoria de um salário mínimo é pouco.

O relato acima reforça a tese de que o mototaxismo é uma das respostas que os trabalhadores encontraram para reinventar o trabalho como estratégia de sobrevivência frente à lógica de acumulação de capital, embora esse trabalho esteja marcado pela precariedade, uma vez que a maioria desses trabalhadores está desprovida de qualquer cobertura social, precisando nos “*interstícios*” encontrar mecanismos de reprodução social.

O problema mais comum nesse segmento diz respeito à fiscalização, para os clandestinos esse é um processo de humilhação muito grande conforme o relato a seguir:

Outro dia cai numa blitz conjunta da polícia com a STTP e DETRAN e mandaram-me eu descer da moto como se fosse um marginal, pediram a documentação da moto e meus documentos pessoais, eu entreguei tudo, eles disseram que estava tudo certo, mas a moto estava presa e notificada, eu teria que pagar uma multa para que o veículo fosse liberado. Naquele momento faltou terra nos meus pés, eu fiquei sem o meu ganha pão e não tinha dinheiro para liberar minha moto. Fiquei revoltado, fui tratado como bandido, como é que a gente quer trabalhar e as autoridades não deixam? Eu sou clandestino porque não tenho uma alternativa melhor. Eu estou de acordo com a fiscalização, mas acho que eles têm que pegar quem está errado, no caso de quem está certo eles deviam encontrar uma solução para nós continuar trabalhando (Eduardo, 26 anos - clandestino).

Diante dessa e de outras situações, os mototaxistas incorporaram, na sua dinâmica cotidiana de luta, o debate sobre as suas condições de trabalho. Nas rodas de conversa nos pontos de moto-táxi, a pauta central do diálogo passou a ser a perseguição por parte dos órgãos competentes, daí então surgiu a necessidade de adotar como estratégia de resistência o buzinaço na parte central da cidade com o objetivo de parar o trânsito e mostrar para a sociedade as suas pautas de reivindicações.

A briga entre a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) e os mototaxistas que atuam em Campina Grande esquentou depois que o órgão anunciou que iria intensificar as blitzs para coibir o transporte ilegal de passageiros. Mais de 200 (duzentos) mototaxistas clandestinos ocuparam as ruas centrais da cidade protestando através de um buzinaço, exigindo o direito de continuar trabalhando mesmo sem a permissão da STTP. Os mototaxistas acusaram a STTP de multá-los de forma arbitrária e prometeram fazer um protesto ainda maior nos próximos dias (Jornal da Paraíba, 12 de fevereiro de 2008).

Não sugiro que haja esse tipo de ação porque você acaba passando para a sociedade algum tipo de resistência. O mercado tem os seus limites, que valem para os ônibus, para os taxistas e também para os mototaxistas, comentou o prefeito Veneziano Vital do Rêgo. Ele ainda acrescenta que os transtornos causados pelo movimento colaboraram para o enfraquecimento da categoria (Jornal da Paraíba, 12 de fevereiro de 2008)

A fiscalização por parte dos órgãos competentes parece ser uma das maiores temeridades enfrentadas pelos mototaxistas, pelo caráter punitivo que ela assume e pelo conteúdo de violência explícito no processo de abordagem realizado pelos fiscais. Frente a esse problema, os mototaxistas clandestinos desenvolveram uma estratégia de resistência acionada através das suas redes de contatos. Nos dias de blitzs, eles informam os lugares onde a fiscalização está, através do “boca a boca” e do telefone celular, a todos os colegas possíveis. Essa informação é obtida pelos parentes que trabalham nos órgãos de fiscalização ou até mesmo por colegas policiais que exercem a atividade de mototaxista na clandestinidade e por outras fontes de informações.

Nós os clandestinos não temos preconceito com os cadastrados, mas eles têm com a gente. Antes, a gente não se preocupava caso eles pegassem corrida nos nossos pontos, mas eles não aceitam que a gente trabalhe junto com eles. Agora a gente não aceita que eles peguem corrida nos pontos da gente. Com os colegas da CG Moto a gente não tem problema, eles trabalham junto com a gente. Quando tem fiscalização, os cadastrados se souber de alguma coisa não avisa pra gente, no caso da CG eles avisam. Eu acho que os colegas da CG não têm preconceito com os clandestinos (José Bento, 22 anos - mototaxista clandestino).

A solidariedade, acionada através da rede social construída pelos próprios trabalhadores, pode ser compreendida como estratégia de ação coletiva, embora os seus resultados possam ser considerados modestos na realidade desses trabalhadores. Podemos

perceber que, no processo de sobrevivência cotidiana, os trabalhadores constroem uma auto-identidade acionada nesse momento de solidariedade. Essa auto imagem construída, ou seja, a identificação do outro como igual, é demonstrada apenas pelo segmento dos clandestinos, uma vez que os demais segmentos (Permissionários e STTP) os veem enquanto concorrentes, o que dificilmente despertarão o sentimento de solidariedade.

4.2.4 - Síntese das Condições de Trabalho dos Mototaxistas de Campina Grande

No que se refere às condições de trabalho dos mototaxistas, à primeira vista, embarcamos na concepção de trabalho livre e independente, uma vez que eles trabalham “por conta própria” e podem trabalhar ou não durante a semana, mas ao deparar-se com o cotidiano do moto-táxi vimos que a sua condição está marcada pela precariedade e instabilidades que permeiam e dominam as suas realidades.

Os dados revelam que esses trabalhadores chegam a trabalhar mais de 11 horas por dia para garantir o seu sustento e de sua família, com destaque para os trabalhadores clandestinos, pois, 40% afirmaram trabalharem mais de 11 horas diárias, em seguida a CG Motos com 27,5% e os permissionários com 20,7%.

Com isso, o trabalhador de moto-táxi em Campina Grande não foge à nova informalidade que camufla velhas práticas de exploração obscurecida por um discurso de prosperidade e facilidades do mundo moderno, o qual propaga que o empregado de hoje pode torna-se o empregador de amanhã.

No cotidiano de trabalho, vários problemas foram apontados como desafios, dentre os quais, o trabalho noturno foi o mais relatado, 38% dos mototaxistas da empresa CG Motos destacaram ser este o principal desafio, ao passo que 20% dos clandestinos optaram por essa afirmação, enquanto 29% dos permissionários destacaram esse problema como central.

Uma questão de destaque diz respeito ao problema de transportar pessoas alcoolizadas, 40% do segmento dos clandestinos destacaram esse problema como central no seu cotidiano de trabalho, ao passo que 23% dos permissionários destacaram esse aspecto, enquanto apenas 20% dos mototaxistas vinculados a CG Motos levantaram a questão. Os trabalhadores dos três segmentos destacaram outros problemas, tais como: trânsito ruim, pedestres imprudentes, discriminação, concorrência desleal, perseguição entre outros.

No tocante à saúde desses trabalhadores, os dados levantados constataram a existência de alguns problemas nos três segmentos: dentre os permissionários, clandestinos e CG Motos o percentual foi 31,0%, 42,5% e 21,5% respectivamente, ressaltaram que as dores na coluna é o problema de saúde mais freqüente; ao passo que 12,0% dos permissionários, 16,0% da CG motos e 11% dos clandestinos afirmaram ser as dores na cabeça um dos problemas mais comun, devido à longa jornada de trabalho e à poluição sonora, ainda outros problemas de saúde foram apontados, conforme o quadro abaixo.

Quadro 22 - Quais os problemas de saúde mais comum em você? (Percentual)

Problemas de saúde	Permissionários	Clandestinos	CG Motos
Dores na cabeça	13,0	11,0	16,0
Problema de coluna	33,0	48,0	31,5
Problema de circulação	8,0	3,5	4,0
Nenhum	25,0	32,5	43,5
Outros	16,0	5,0	5,0
Não respondeu	5,0	0	0
Percentual	100	100	100

Fonte: Elaboração do autor.

No que se refere à incidência de acidentes os dados constataram nos três segmentos os números seguintes, conforme quadro abaixo.

Quadro 23 - Número de acidentes (Percentual)

Número de acidentes	Permissionários	CG Motos	Clandestinos
Apenas uma vez	40,0	35,0	25,0
Mais de uma vez	27,0	15,0	35,0
Não no trabalho de moto-táxi	33,0	50	38,0
Não respondeu	0	0	2,0
Percentual	100	100	100

Fonte: Elaboração autor.

Embora um percentual significativo afirmasse ter sofrido acidentes fora da sua atividade laboral, os dados reforçam as estatísticas oficiais que mostram um alto índice de acidentes envolvendo motocicletas. No caso apresentado, tornou-se claro que os acidentes não são atribuídos exclusivamente a um segmento, todos apresentam incidência.

Os dados aqui apresentados mostram que os trabalhadores do serviço moto-táxi na cidade, sejam permissionários, da CG motos ou clandestinos, estão inseridos em uma mesma realidade de degradação dos direitos e precariedade do trabalho, porém esse serviço vem tornando-se uma forma de ocupação de muitos campinenses que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho, tornando mais uma vítima do trabalho desprotegido.

4.3 – A DIMENSÃO DO DISCURSO, PRÁTICAS E PERCEPÇÕES

“O ato humano primordial deve conter a resposta à pergunta que se faz a todo recém chegado: quem és? (Arendt,1981).

“Eu já tenho 50 anos. Quem é que me dá emprego mais? Por isso eu não tenho outra alternativa a não ser moto-táxi. Todo mundo pensa que um homem de 50 anos não serve pra nada, mas eu sou homem pra tudo” (Sebastião). A declaração do trabalhador revela a dimensão estigmatizadora presente no mercado de trabalho em relação aos homens com mais de 50 anos, que anula a dimensão da experiência desse trabalhador construída no processo laboral ao longo da sua trajetória de vida, obrigando-o à elaboração de outra identidade. Nos termos de Castel (1998), esses trabalhadores corresponderiam aos “supranumerários”. Esse autor sugere a “vulnerabilidade de massa” que enseja uma nova questão social frente à crise da “sociedade salarial”. Para ele, as novas regulações tecidas ao redor do trabalho vêm perdendo o seu poder de integração, apontando para o aumento dos “desfiliaados”. Nesse novo contexto, nos “interstícios”, os trabalhadores reinventam estratégias de sobrevivência, é nesse cenário que os trabalhadores de moto-táxi imprimem sentidos ao seu ato laboral.

Nesse sentido, o discurso que revela a ação também revela o sujeito. Do discurso dependeria a atribuição de sentido às coisas, a partir do primeiro significado, que permite o diálogo humano, que é o de estabelecimento das identidades.

Portanto, a identidade se revela no discurso? Mais do que isso, se nos voltarmos para a Psicanálise, ela se constitui nessa operação. Dela apreendemos que as pulsões do inconsciente só podem ser reconhecidas ao serem nomeadas e, portanto, inscritas na linguagem. Mas, assim como a palavra que nomeia o desejo não é o próprio desejo, a identidade expressa no discurso do sujeito não é igual ao inconsciente mudo que o impeliu para a fala.

Ainda na perspectiva da linguagem revelada pelo discurso, os linguistas afirmam insistentemente que o universo da linguagem não é um mero instrumento neutro que serve

apenas de veículo de comunicação de uma coisa existente independentemente dela. A linguagem é parte integrante do universo cultural com que nos deparamos no processo de socialização. Assim, a linguagem é condição tanto no sentido de que nos “condiciona”, nos inscreve num sistema dado, quanto no sentido de que constitui um meio para alcançarmos outras realidades, ainda não dadas.

Numa obra magistral a respeito da fenomenologia da linguagem Merleau-Ponty faz a ponderação de que a linguagem *“executa a mediação entre minha intenção ainda muda e as palavras, de tal sorte que minhas palavras surpreendem a mim mesmo e me ensinam meu pensamento.* (MERLEAU-PONTY, 1980)

Dessa maneira, no processo de comunicação, quando o sujeito exprime algo, não apenas comunica algo para os outros mas também para si mesmo.

Se a palavra quer encarnar uma intenção significativa, que é apenas um certo vazio, não é somente para recriar em outrem a mesma falta, a mesma privação, mas ainda para saber de que há falta e privação. Como chega a isto? A intenção significativa se dá um corpo e conhece-se a si mesma buscando um equivalente no sistema de significações disponíveis, que representam a língua que falo e o conjunto dos escritos e da cultura de que sou herdeiro. Para a intenção significativa, voto mudo, trata-se de realizar um certo arranjo dos instrumentos já significantes, ou das significações já falantes (instrumentos morfológicos, sintáticos, léxicos, gêneros literários, tipos de narrativa, modos de apresentação do acontecimento, etc.) suscitando no ouvinte o pressentimento de uma significação outra e nova, e, inversamente, promovendo naquele que fala a ancoragem da significação inédita nas significações já disponível (MERLEAU-PONTY, 1980: p.134-135).

Quando o sujeito se utiliza da linguagem, enquanto estrutura dada, como mecanismo para expressar-se, ele se inscreve na tradição de toda sua cultura. Mas, no processo que envolve o ato de expressar-se, o sujeito imprime novos significados ao que já está instituído.

O sujeito coletivo está associado na sua gênese a um conjunto de necessidades, anseios, medos, motivações, provocado pela trama das relações sociais nas quais ele se constitui. Nesse sentido, se tomarmos um grupo de trabalhadores situados numa condição

periférica, poderemos identificar sua condição, tanto material necessária à sua reprodução, quanto no que se refere a ações e símbolos através dos quais eles se reconhecem naquilo que, em cada caso, é considerado sua dignidade. Mas essas demandas de reprodução material e de reconhecimento simbólico encontram-se, antes do discurso, apenas em estado de existência virtual. É através dos discursos que tais demandas são nomeadas e objetivadas de forma específica. É através dos discursos que a carência virtual de bens materiais se atualiza numa carência de casa própria ou de um barraco, ou até mesmo de comida, lazer e de outras coisas que fazem parte do cotidiano da existência humana.

Os discursos que lemos ou escutamos numa sociedade num dado período podem ser remetidos a matrizes discursivas, que compõem, nessa sociedade e nesse tempo, um modo – e suas variações – de nomear seus problemas objetivos, valores. Embora se expressem, através dos discursos, os antagonismos e mecanismos de poder que constituem as lutas sociais, não iremos encontrar sistemas compartimentados que separem de modo absoluto modelos discursivos de uns e de outros. Nesse sentido, Foucault discute as relações entre discurso e poder:

É precisamente no discurso que se articulam o poder e o saber. E por essa razão mesma, é necessário conceber o discurso como uma série de seguimentos descontínuos, cuja função tática não é uniforme nem estável. Mais precisamente: não se deve imaginar um mundo do discurso entre o discurso acolhido e o discurso excluído ou entre o discurso dominante e o discurso dominado; mas como multiplicidade de elementos discursivos que podem atuar em estratégias diversas. É essa distribuição que é preciso restituir, com o que ela comporta de coisas ditas e coisas escondidas, de enunciações requeridas e das proibidas; com o que ela supõe de variantes e de efeitos diferentes segundo quem fala, sua posição de poder, o contexto institucional em que se acha colocado; com que ela comporta também de deslocamentos e de re-utilizações de formas idênticas para objetivos opostos. (FOUCAULT, 1976: p.133)

Assim, cabe destacar que foi sob esse referencial teórico que analisamos os fragmentos dos discursos dos mototaxistas, captados por meio das entrevistas, sobre a sua

própria condição e sobre as imagens que estes constroem em relação aos diversos atores sociais envolvidos nesse processo social (colegas de trabalho, familiares, usuários, Poder Público).

O sentido que os trabalhadores de moto-táxi atribuem à sua atividade através dos discursos não destoam do que se observa na realidade do mundo laboral. As imagens que eles têm é de que a liberdade e a autonomia revelada pela atividade de moto-táxi possibilita a eles a superação da condição de empregado: todos poderão ser “donos do seu próprio negócio” e por conseguinte, “donos do seu próprio tempo”, capazes de determinar o seu tempo de trabalho. Essas percepções estão marcadas nos relatos das experiências dos sujeitos entrevistados.

A questão hoje do moto-táxi é que todo serviço tem dificuldade, dinheiro honesto tem dificuldade, hoje o único dinheiro que não tem dificuldade é o da política, o nego mete a mão tão fácil, o da gente é honesto, é um serviço que a gente tem um pouco mais de liberdade, se você é um empregado não pode nem adoecer, tem que ser uma máquina... Na moto-táxi existe a liberdade de você tá ali fazendo, caso tenha um imprevisto, como um passeio, você pode parar ou outro motivo, se precisar parar você pára, no caso do empregado isso não pode, nesse sentido você é o seu próprio patrão, esse é o lado bom pra quem roda de moto-táxi... Nós somos donos do nosso tempo, quando dá 05h da tarde eu vou pegar minha filha na escola e vou pra casa se eu fosse empregado não podia (Juarez, 38 anos).

Esse discurso propagado com tanta ênfase na atualidade, tão difundido pelos meios de comunicação e incentivado pelos organismos representativos do capital, possibilita que os trabalhadores acreditem na independência e na liberdade do trabalho. A promessa é que todos transitem da situação em que se encontram do “reino das necessidades”, para o “reino da liberdade”, ou seja, a passagem de uma classe à outra.

Aquilo que é dito e o que é escondido, aquilo que é louvado e o que é censurado, compõe o imaginário de uma sociedade, através do qual seus membros experimentam suas condições de existência. Não quer dizer que todos os discursos sejam iguais e nem mesmo que derivem de uma mesma matriz discursiva. Mas, o que se revela no discurso dos

trabalhadores é a clareza no que se refere à idéia de autonomia e liberdade associada a sua condição, essa idéia é comum na esfera da informalidade: “*agora eu sou dono do meu próprio tempo, não tenho que ser fiscalizado, o patrão não enche mais o meu saco*”. (Flávio-22 anos). Essa condição, tão marcada pela precariedade, como aqui realçamos, é vista como vantagem pela maioria dos mototaxistas entrevistados, que valorizam não ter “aquele compromisso de bater o cartão no serviço”.

Esse discurso de autonomia e independência pôde ser ainda comprovado pelo trabalhador do serviço de moto-táxi a partir dos dados levantados a seguir. No segmento dos permissionários, perguntados sobre o que acham que são, 90,0% consideraram-se *trabalhadores autônomos*, 5,0% reconhecem ser *informais* e 2,0% acreditam ser um *trabalhador formal*, ao passo que 1,0% afirmaram estar em outra condição não informada, enquanto 2,0% preferiram não responder. Quanto aos clandestinos, 85,5% afirmaram ser *autônomos*, ao passo que 11% assumiram estar na condição de *informais*, enquanto 3,5% consideram-se *trabalhadores formais*; por fim, 87,2% dos trabalhadores vinculados a empresa CG Motos afirmaram ser *autônomos*, ao passo que 10% consideram-se *informais*, enquanto 2,8% relataram ser *trabalhadores formais*, conforme os dados que seguem abaixo.

Quadro 24 – Que tipo de trabalhador você se considera? (Percentual %)

	Permissionários	Clandestinos	CG motos
Autônomos	90,0	85,5	87,2
Formal	2,0	3,5	2,8
Informal	5,0	11,0	10,0
Outros	1,0	0	0
Não respondeu	2,0	0	0
Percentual	110	110	110

Fonte: Elaboração do autor.

Essa pergunta foi colocada no sentido de captar as suas percepções em relação à sua condição. A maioria dos respondentes nos três segmentos comunga da idéia de que é *autônomo*, o que sugere que a maioria dos trabalhadores não se sente controlado pelo patrão, isso revela a indisposição dos trabalhadores ao controle no processo de trabalho,

traumatizados, talvez, pela imposição dos regimes de trabalho assalariado vivenciado anteriormente pela maioria deles.

Ao mesmo tempo em que assim se percebem, e dessa forma positivam a sua condição atual, os moto-taxistas percebem a sua condição como precária, negativando-a em alguma medida. Sua condição é, assim, percebida como uma composição entre uma dimensão positiva e uma negativa.

Vejamos as percepções que cada segmento dos mototaxistas (clandestinos, permissionários e CG motos) têm em relação às suas práticas laborativas e, ainda, da empresa CG Motos, do Sindicato dos Mototaxistas e do STTP. Começemos pelo relato de um deles, do segmento dos clandestinos:

O nosso dia-dia é muito sofrido, pode chover ou fazer sol que estamos trabalhando, pois, dependendo desse trabalho para manter minha família, faço alguns bicos quando a coisa fica difícil no moto-táxi, a concorrência é muito grande e desigual, porque nós clandestinos precisamos escapar o tempo todo da fiscalização, quando eles apertam demais não tem jeito temos que parar, assim é preciso se virar fazendo outras coisas. Com os cadastrados da STTP e CG Motos, a situação é um pouco diferente, eles não sofrem essa perseguição, trabalham com mais liberdade e grande parte deles tem outras fontes de renda, por isso eu acho que as condições deles são um pouco melhor do que a nossa. A única coisa que é melhor na nossa situação é o fato de não pagarmos nenhuma taxa, seja à empresa CG Motos ou à STTP. Mas, mesmo sendo um cidadão de bem que está desempregado e não encontra outra ocupação nos resta esse trabalho, somos obrigados a trabalhar e viver como marginais, as autoridades e a sociedade nos veem assim. O Sindicato dos mototaxistas não cadastra clandestino (o Sindicato é para os permissionários), por isso eles não lutam por nós. Tentamos criar um sindicato dos clandestinos mas não deu certo, o atual sindicato entrou na Justiça contra os clandestinos, então ficou difícil lutar por alguma coisa (José Alves, 43 anos, mototaxista clandestino).

As imagens que este segmento tem em relação aos diversos atores com os quais eles fazem interlocução estão marcadas por um “drama social”, aparentemente permanente, sentimento de sofrimento em relação a eles próprios que percebem a carga de preconceitos

por parte dos colegas de profissão (CG Motos e STTP), que os veem como concorrentes “desleais” e os classificam como piratas. Sentem-se, ao mesmo tempo, completamente abandonados por parte do Poder Público. Quanto à entidade representativa da categoria no município, os clandestinos sentem um preconceito intenso, essa percepção pode ser atribuída ao fato de que o Sindicato da categoria não os aceita enquanto filiados e ao mesmo tempo não favorece suas demandas coletivas. Na percepção desses trabalhadores, o Sindicato deveria abraçar a luta, pois eles não entendem que a luta desses trabalhadores esteja se efetivando como uma só, seja clandestino, permissionários ou cadastrados na empresa CG Motos. Na realidade, a causa comum que os três segmentos têm é a luta por um trabalho protegido e menos precário, pois, independente da sua condição (clandestino, permissionário ou cadastrado na CG Motos), a precariedade apresenta-se como situação permanente, com a maioria dos mototaxistas exposta à desproteção social.

O lugar que esse segmento de trabalhadores ocupa nesse processo social parece que destoa da ideia de “interstícios”, pois eles não ocupam espaços que ainda não foram explorados pelo capital, pelo contrário, eles disputam o lugar ocupado pelo capital e pelo Estado, resistem na tentativa de demarcar através das suas experiências individuais e coletivas o seu lugar de sobrevivência enquanto sujeito social desse processo. Assim, o caso do mototaxismo pode questionar a tese principal de CACCIAMALI (1982) de que a atividade informal ocupa os “interstícios” não ocupados pela produção capitalista.

As tentativas de resistência do segmento dos clandestinos podem ser apreendidas a partir das mobilizações espontâneas realizadas por parte da categoria. A foto 4 (quatro) expressa uma grande mobilização feita por cerca de 200 (duzentos) mototaxistas clandestinos, realizada no dia 12 de fevereiro de 2008, imbuídos pela defesa coletiva do direito de continuar trabalhando. Naquele momento, eles criticavam a perseguição do prefeito da época que, através da STTP, autorizou a intensificação da fiscalização, assim como a forma

arbitrária de aplicação de multas por parte desse órgão e ainda reprovou a mobilização nos seguintes termos: “Não sugiro que haja esse tipo de ação, porque você acaba passando para a sociedade algum tipo de resistência. O mercado tem os seus limites, que valem para os ônibus, para os taxistas e também para os mototaxistas”. Essa afirmação foi feita pelo prefeito da época ao Jornal da Paraíba citado acima. A percepção do gestor municipal está tendencialmente focada na centralidade do mercado, em detrimento da proliferação do trabalho precarizado e desprotegido. Percebemos assim a ausência do Estado na condução de políticas públicas que possam suprir as necessidades da sociedade no que se refere ao transporte público de qualidade e eficiente, pois o mototaxismo surge a partir dessa deficiência do transporte público municipal que se encontra sob a égide de uma estrutura de mercado caracterizada pelo monopólio do transporte público. Essa constatação talvez enseje a criação de uma alternativa de transporte público sustentável, quem sabe as ciclovias possam fazer parte da agenda das Políticas Públicas no âmbito do município de Campina Grande, um tema que a sociedade campinense necessita enfrentar. Mas, é importante salientar que tais políticas devem levar em consideração a melhoria também dos transportes existentes, a exemplo do moto-táxi.

As autoridades precisam olhar para nós, estamos completamente abandonados, eles se preocupam apenas com a lei, esquecem que somos seres humanos e precisamos viver e trabalhar, temos família e muita gente depende do nosso trabalho. A perseguição é muito grande, a solução eu não sei, mas a obrigação de resolver os problemas é dos políticos, eles não podem simplesmente aplicar multas e recolher o nosso instrumento de trabalho (a moto) (Geraldo Simplício, 29 anos, mototaxista clandestino).

. No imaginário social desse segmento de trabalhadores prevalece um profundo sentimento de desamparo por parte do Poder Público, o que suscita revolta e descrédito no Estado Republicano. O trabalho protegido, de carteira assinada, é o grande sonho desses trabalhadores, afinal, o que desejam é uma vida com dignidade, conquistada através do seu

trabalho. Essa percepção pode estar relacionada à predominância da cultura cristã no seio da sociedade brasileira, que pode se respaldada a partir do seguinte texto bíblico: “No suor do teu rosto comerás o teu pão, até que te tornes à terra; porque dela foste tomado: portanto, eis pó e em pó te tornarás (Gênesis, 3.19)”.

É nesse cenário plural que os trabalhadores de moto-táxi vão delineando-se enquanto segmento de classe, dialogando, resistindo e, às vezes, conformando-se, mas, sobretudo, registram as suas experiências e formatam as suas identidades, ressignificando-as.

Tive outras experiências de trabalho anteriormente, mas o fato é que cheguei ao moto-taxi, porque estava cansado de procurar trabalho em várias empresas e não conseguir, por isso essa foi a alternativa que me restou. Logo no começo, trabalhei como clandestino, depois trabalhei na CG Motos, e quando houve a licitação consegui uma vaga na STTP. As condições de trabalho são muito ruins, tanto num lado como no outro, a empresa oferece o serviço de rádio e isso aumenta a chance de pegar passageiros sem está circulando, basta estar na central ou no ponto de apoio e aguardar a sua vez, em média a gente espera entre 20 e 30 minutos para conseguir um passageiro, mas a gente paga muito caro por isso, caso a gente queira proteger o nosso meio de trabalho (a moto) caso sejamos roubados ou em caso de acidentes, temos que pagar além da diária o fundo de reserva. Para mim isso é muito pouco, a nossa condição de trabalho não se altera em nada essa é uma luta que temos que enfrentar, pois não podemos sair do moto-táxi (Samuel Clemente, 44 anos).

Parece evidente que a questão que conduz os trabalhadores à atividade do mototaxismo está em grande medida associada ao problema do desemprego e o problema central que dramatiza a categoria está relacionado à precariedade em que é exercido o seu trabalho. Percebem uma ausência e desamparo do Estado e também do setor privado que explora o serviço, ambos não têm demonstrado preocupação em alterar esse quadro.

Eu sou cadastrado na STTP desde a primeira licitação, mas também trabalho na CG Motos, estou nos dois lugares para poder me virar um pouco melhor. A STTP não dispõe de um sistema de rádio eficiente, só agora em 2010 que montou o seu sistema através do sindicato (essa empresa de rádio não pertence ao sindicato, nem a STTP) mas cobra uma taxa de R\$5,00 por dia aos mototaxistas que optarem pelo uso do serviço de rádio, eu não uso o serviço de rádio da STTP, prefiro pagar R\$7,00 por

dia a CG para usar o seu serviço de rádio, pois ela tem um grande número de clientes cadastrados no seu banco de dados, o que permite a gente pegar mais corridas, mas essa é a única coisa que nos oferece. Na verdade, acho que os clandestinos estão certos, eles não pagam nada, assim é que deveria ser, mas a Prefeitura deveria controlar através da STTP, mas eles não controlam nada, mas tem o poder para perseguir e multar, eu escolhi essa forma de trabalhar como estratégia de sobrevivência. Mas vejo que o Poder Público não nos respeita como trabalhadores, pois não assegura nenhum direito para nós, se quisermos ter um pouco mais de segurança temos que contribuir com a previdência como autônomos, isso é um absurdo (João Felipe, 34 anos).

As ponderações desse trabalhador reforçam, em grande medida, a visualização das limitações do Estado na condução das Políticas Públicas. Com o processo de institucionalização do mototaxismo em Campina Grande, as fronteiras da informalidade ampliaram-se, com um agravante que, nesse processo, a precariedade do trabalho nem de longe foi visualizada, tendo em vista que não foi formada nenhuma Política Pública prevendo a seguridade desses trabalhadores, desprovidos de qualquer cobertura social.

Na verdade, a regulamentação do moto-táxi em Campina Grande pode ser considerada como uma Política Pública no sentido de controlar o crescimento desordenado de mototaxistas clandestinos no âmbito municipal. A realidade atual da frota de veículos demonstra, segundo os nossos bancos de dados que temos aproximadamente 90.000 (noventa mil veículos), destes 30% é de motocicletas, o que implica um potencial muito forte de grande parte destes converterem-se em mototaxistas. O sistema de moto-táxi é muito difícil de controlar, a STTP admite a sua inoperância e dificuldade em controlar o transporte irregular de passageiros (entrevista realizada em 16 de setembro de 2008 com o gerente de transporte).

O relato acima reforça a idéia de que as Políticas Públicas têm tido um efeito limitado no que se refere ao controle e gerenciamento do transporte público assim, a regulamentação se traduz num “mal necessário” para conter qualquer mobilização que possa questionar a coesão social, tendo em vista que a união de todos os mototaxistas poderia ensejar uma possibilidade de ação coletiva eficiente. Assim, a regulamentação serviu como um freio a qualquer possibilidade, pois, fragmentou ainda mais a categoria.

A maioria dos clandestinos, não tem habilitação nem moto, aluga o veículo para fazer transporte clandestino, grande parte destes é albergado ou cometeu algum tipo de crime, a deficiência da fiscalização faz com que eles procurem ingressar sistematicamente na atividade de moto-táxi, o que enseja uma concorrência desleal. O sistema de ônibus não melhora porque não tem passageiro, pois os clandestinos levam os passageiros dos regulamentados e dos ônibus, por isso temos que acabar com os clandestinos (entrevista realizada com o gerente da STTP em 16 de setembro de 2008).

Na compreensão do gestor da STTP, a maioria dos trabalhadores de moto-táxi clandestinos é oriunda da criminalidade, o que favorece um processo de estigmatização crescente da categoria e esse argumento justifica a perseguição implacável dos agentes da STTP na aplicação de multas, às vezes, desnecessárias e, ainda, desresponsabiliza o Estado da criação de Políticas Públicas eficazes para combater o problema.

É importante registrar as imagens que a STTP têm em relação ao seu principal concorrente, a CG Motos, nos seguintes termos:

A CG Motos é irregular, funciona sob liminar, pois essa empresa surgiu com a atividade de venda de peças de moto e depois mudou a sua natureza, passando a transportar passageiros em motocicletas, quando na verdade essa é uma competência do órgão público (STTP). Do ponto de vista do Código Brasileiro de Trânsito, a CG se mantém na irregularidade, não existe nenhuma relação nossa com esta empresa, nem tampouco, com os sindicatos de transportes (entrevista realizada em 16 de setembro de 2008 com o gerente da STTP).

Nessa dinâmica de emergência e consolidação do mototaxismo em Campina Grande, os usuários se posicionam e elaboram suas percepções, como nos termos a seguir:

Eu sou usuária assídua do moto-táxi, acho que essa alternativa chegou para melhorar a vida dos campinenses; eu não me preocupo de maneira alguma se o mototaxista é cadastrado ou clandestino, todos são trabalhadores e precisam sobreviver, o problema da violência está em toda parte, por isso pego o primeiro mototaxista que passar. Antes do moto-táxi em Campina Grande eu esperava em média 30 minutos nas paradas de ônibus, ainda mais exposta a violência do que agora. De alguma maneira, o moto-táxi é um concorrente dos taxis e dos ônibus, isso forçou as autoridades municipais a criarem o sistema integrado de ônibus, o que melhorou um

pouco o transporte, embora o preço da passagem seja um absurdo, mesmo assim não deixei de usar o moto-táxi, pois é um transporte rápido e eficiente, embora seja um transporte de risco, eu prefiro ainda usar o moto-táxi do que qualquer outro transporte” (Relato da usuária Geisa dos Santos, 25 anos).

A ineficiência do serviço de transporte público municipal é um fator de grande relevância no processo de emergência e proliferação do mototaxismo. O fato é que este passa a ter a configuração de um fenômeno de fôlego internacional, regional e local, com maior evidência nos contextos de maior fragilidade do transporte público e desemprego persistente.

Quando eu precisava do transporte público, passava em torno de uma hora esperando o ônibus. O transporte em Campina Grande melhorou depois do moto-táxi, os taxistas foram os que mais perseguiram junto com as empresas de ônibus. A empresa CG Motos é hoje uma válvula de escape para o desemprego. Hoje eu transporto em média 10.710 pessoas por dia, que significa em média 30 corridas por moto. Vejamos só, hoje nós temos em média 2.500 mototaxistas em Campina Grande, o que significa uma média de 12 corridas por moto, ou seja, no total o moto-táxi transporta 20.960 pessoas por dia, isso constata a deficiência dos ônibus. A nossa relação com os mototaxistas é muito boa. Aproximadamente 90% dos mototaxistas de Campina Grande já passaram pela nossa empresa, a nossa influência é muito forte, teve mobilização que eu já consegui colocar 2.300 mototaxistas no parque do povo. Dependendo da necessidade, nós temos um poder de mobilização muito grande (Relato em 27 de setembro de 2008 do proprietário da empresa CG Motos).

A fragilidade das políticas públicas no âmbito municipal é um tema recorrente nos relatos dos diversos atores que estão envolvidos no processo. A facilidade na apresentação dos dados para constatar tal fragilidade junto com o argumento do desemprego no contexto municipal também é flagrante. Uma constatação importante no relato acima é a capacidade de mobilização que o capital vem utilizando os próprios trabalhadores em função dos seus interesses. Embora reconheçamos, também, que boa parte dos trabalhadores resistam a dinâmica de acumulação do capital, ensaiam alternativas para além da lógica do capital, a exemplo do exercício da atividade do mototaxismo na clandestinidade.

A prefeitura passou vistas grossas e deixou que todo mundo explorasse o serviço de moto-táxi, porque todo transporte precisa ter um equilíbrio, tem que ter uma quantidade limitada, seja de táxi, de ônibus e também de moto-táxi. Na verdade, hoje não há mais perseguição, esse é um grande problema para nós, pois o mototaxista regulamentado está em situação difícil devido à omissão da prefeitura. (...) O processo de licitação foi muito rigoroso, e todos cadastrados na STTP passaram por isso, tiveram um custo muito alto e obedeceram a todas as exigências do órgão, inclusive, fizeram cursos de capacitação: direção defensiva; primeiros socorros; meio ambiente e cidadania; legislação de trânsito e relações interpessoais. Hoje nós temos aproximadamente 300 (trezentos) sindicalizados, mas temos um processo de concorrência desleal, o que diminuiu muito o nosso faturamento. Quando o moto-táxi começou, a procura pelo sindicato era grande, a procura estava relacionada ao fato de que os mototaxistas precisavam de um sindicato que lutasse em favor da categoria, da regulamentação da profissão, pois no começo a profissão era exitosa, o mototaxista obtinha uma diária de R\$ 80, hoje dificilmente chega a R\$40 em virtude da concorrência desleal (Relato do dirigente do Sindicato dos Mototaxistas de Campina Grande em 27/092008).

Nas ponderações do dirigente do Sindicato da categoria, o órgão gestor criou um conjunto de medidas para regulamentar o serviço no âmbito municipal, mas não tem acompanhado com o devido rigor o desenvolvimento das atividades, inclusive a fiscalização do transporte de passageiros. Dessa forma, o Sindicato vem perdendo a credibilidade junto aos mototaxistas, pois exige a fiscalização e vê a proliferação do mototaxismo enquanto um processo de concorrência desleal.

Ele ainda destaca demarcando o processo de emergência e consolidação do Sindicato nos seguintes termos:

O sindicato veio a consolidar-se em 2002, mas a nossa batalha jurídica começou em 1997. Essa luta foi preciso, pois para que a gente obtivesse legitimidade no âmbito do Judiciário enquanto categoria era preciso o reconhecimento do Ministério do Trabalho, pois esta lei é de 1997, nós lutamos, negociamos e fizemos mobilizações na cidade, mas finalmente obtemos o reconhecimento.

A empresa CG Motos surge desde o início do moto-táxi em Campina Grande como prestadora de serviços para essa categoria. Cobra, diariamente, R\$7,00 do mototaxista pra oferecer-lhe o uso da central de rádio. É importante lembrar que estes mototaxistas não têm vínculo trabalhista com a empresa, eles são todos autônomos, a empresa faz um contrato de prestação de serviços que a exime de todas as responsabilidades materiais e trabalhistas, e obriga esses trabalhadores a assumirem esse contrato. Na verdade, a empresa entra com a ordem judicial, ela vende a ordem judicial na visão da direção sindical

Por fim, diante da pesquisa realizada, percebemos encontros e desencontros no que se refere à elaboração de estratégias de sobrevivência dessa categoria de trabalhadores, às vezes, conformam-se, outras vezes resistem, mas, nesse processo social, imprimem as marcas das suas experiências, o que enseja outras sociabilidades e ainda a reelaboração de suas identidades múltiplas e fragmentadas. Assim, eles vão afirmando-se enquanto “classe” em processo de formação, para sermos fiel a matriz thompsiniana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A economia e os processos produtivos passam por profundas transformações. Setores que constituíam o núcleo do movimento dos trabalhadores são varridos do mapa ou então suas condições de trabalho e de vida sofrem tamanha deterioração que se tornam irreconhecíveis. A legislação que, por um longo período, estabeleceu parâmetros públicos de regulamentação das relações de trabalho torna-se obsoleta e começa a ser derrubada, dando margem à precarização e aprofundando a exploração. Diante do estreitamento do mercado de trabalho formal, vastos contingentes são jogados na informalidade, e parte expressiva passa a se organizar de forma cooperativa, na qual vislumbra-se um embrião de uma economia alternativa. Segmento das classes médias que, a pouco, faziam causa comum com as classes populares na luta democrática, abraçam com fervor o culto ao livre mercado. Aderem também a uma ideologia utilitarista que reduza a pobreza e suas degradáveis manifestações a um problema técnico, a ser resolvido pela subordinação do Estado e da sociedade à razão instrumental, da qual se consideram, evidentemente, os representantes naturais. (FORTES, 2006:196)

Na realidade, assistimos a uma nova dinâmica sócio-econômica na esfera global, marcada pela financeirização dos capitais, pela liberalização dos mercados, pela flexibilização das relações de trabalho e pela precarização, o que implica na compressão de direitos conquistados.

Na transição da década de 1980 para 1990, a desestruturação do mercado de trabalho tem gerado o desemprego e, com ele, o crescimento e a diversificação da informalização das atividades. O dinamismo da tecnologia, atrelado à lógica do sistema capitalista de produção globalizado, alterou a configuração no mundo do trabalho, transportando trabalhadores - outrora indispensáveis - para um outro lado, onde não exerçam mais suas funções. A evolução

desse novo modelo econômico favorece o desemprego, provocando uma maior precarização da força de trabalho e atingindo quase todos os segmentos sociais. Ao longo das últimas décadas, milhares de trabalhadores foram substituídos nos setores industriais e de serviços pelas máquinas e, uma vez desempregados, são obrigados, para sobreviver, a inserirem-se no setor informal, passando a exercer atividades por conta própria.

Os problemas sociais decorrentes da informalidade produzem fenômenos que podem ser vistos sem muito esforço. Aspectos como: o subemprego, a desigualdade social e a precarização das relações e das condições de trabalho neste setor, podem variar de acordo com o local e a atividade exercida. A sociedade tem estagnado no tocante ao seu desenvolvimento econômico e social, o que leva à má distribuição de renda e desigualdades sociais absurdas. Neste contexto, o desmanche de instituições regulatórias provoca a desintegração de toda textura social, o que gera o setor informal. O exercício da cidadania torna-se cada vez mais difícil de ser realizado dignamente em um sistema excludente, que reprime, discrimina e desqualifica, criando um patamar de contradições sociais, culturais e econômicas visivelmente observadas, deixando uma grande parte da população em situação de vulnerabilidade e insegurança.

Diante desse problema, a população passa a reinventar o seu próprio trabalho como estratégia de sobrevivência e como forma objetiva de resposta ao desemprego independentemente de sua “utilidade” para o processo de acumulação de capital. As atividades criadas pelos próprios trabalhadores representam uma alternativa imediata na tentativa de minimizar os problemas no mundo do trabalho. Esse desenvolvimento do setor informal denuncia à sociedade que está faltando emprego e que milhares de trabalhadores estão lutando por trabalho e por condições dignas para manterem suas famílias. Segundo POCHMANN³⁹, o excedente de mão de obra no mundo está em torno de 150 milhões de

³⁹ POCHMANN, Márcio. O Emprego na Globalização. São Paulo: Boitempo, 2001.

trabalhadores desempregados (desemprego aberto) e 850 milhões de sub-empregados. Este fenômeno, que se refere principalmente à economia nos países subdesenvolvidos, torna-se hoje um problema para as políticas públicas nos países centrais, devido à crescente imigração de mão-de-obra.

Em contrapartida, concordando com Thompson, no processo histórico, no fazer-se, as classes sociais criam seu espaço de diferenciação, estabelecem um meio de participação na história, reagindo às determinações estruturais, mas, ao mesmo tempo, se articulando, na medida do possível, aos propósitos da cooptação, para registrar sua experiência nesse cenário plural e dialógico.

As trilhas teórico-metodológicas orientadas por Thompson, portanto, nos ajudaram em grande medida, nas reflexões sobre os trabalhadores de moto-táxi, tendo em vista que, a partir delas, pudemos constatar a possibilidade de compreensão da vida, do sujeito, da sociedade, da política e de toda a dinâmica que envolve o processo sóciohistórico.

O peso da estrutura na configuração da formação sócio-econômica brasileira é muito forte, porém não é determinante no que se refere à dimensão da identidade desses novos “personagens que entram em cena”. Eles procuram ressignificar e reinventar novas formas de sobrevivência em que pesa nesse processo a dimensão da experiência na constituição de uma possível classe que poderá ou não se alinhar a hegemonia conjuntural. “*La classe es definida por los hombres al vivir su propia historia, y, al final es la única definición*”⁴⁰. Thompson (1979:34) ainda pondera da seguinte maneira: *Clase, según mi uso del término, es una categoría histórica; es decir, esta derivada de La observación del proceso social a lo largo del tiempo.*

Constatamos, pois, que a experiência desses atores impulsiona mudanças na processualidade histórica, porque, mesmo diante das determinações estruturais, impostas pelo

⁴⁰ Thompson, E. P. *The Making of the English Working Class* (edición Pelican), p. 11. Hay trad. Cast.: *La formación histórica de la clase obrera*, trad. de Angel A bad, 3 vols., Barcelona, 1977.

capital, o sujeito encontra espaços na fronteira do capital para sua atuação, embora a atividade dos trabalhadores de moto-táxi esteja marcada pela precarização do trabalho. Essa nova informalidade nos desafia a pensar no que se refere à questão da influência da experiência desses sujeitos na formação das suas identidades, tendo em vista as imagens sociais que eles vão construindo deles para com eles, usuários, familiares e o poder público.

No âmbito deste trabalho, rejeitamos a tese dualista setor formal/setor informal. Para esta perspectiva de análise, até o início da década de 1970, a literatura dominante visualizava o conjunto da atividade produtiva como a soma dos segmentos modernos e de subsistência, entre os quais não havia relação. No segmento moderno, estavam as relações assalariadas, e no setor de subsistência, as formas de trabalho autônomas. Para os defensores desta tese, o desenvolvimento econômico do setor moderno tinha a capacidade de incorporar os contingentes da população economicamente ativa, até extinguir o núcleo de subsistência. Para este pensamento, uma política desenvolvimentista corrigia esta distorção (TAVARES, 2004, p.29). Mas, de fato isso não ocorreu, a condição de trabalhador informal outrora provisória, tornou-se permanente, a informalidade assumiu a condição de funcional a lógica de acumulação capitalista.

Os trabalhadores de moto-taxi situam-se dentro dessa dinâmica dos processos de acumulação de capital, mas esse processo suscita a existência de outros processos que se apresentam sob óticas diferentes. O caso da periferia significa uma das especificidades, sobretudo no caso dos trabalhadores de moto-táxi que emergem nos “*interstícios*” dos processos de acumulação de capital e reinventam o seu próprio trabalho. Assim, as relações de trabalho no serviço de moto-táxi ao mesmo tempo em que estão informadas pela dinâmica capitalista, orienta-se, também, pela luta cotidiana em busca da sobrevivência, atuando nas “*franjas*”. Nesse processo criam novas sociabilidades e novas identidades em consonância com os novos padrões de relações de trabalho que se estabelecem.

O conjunto da literatura especializada realça em grande “tom” que os processos de reestruturação produtiva e globalização impactaram de tal maneira no mundo do trabalho que provocaram a desestabilização dos estáveis, provocou um processo de desassalariamento. No caso brasileiro e, em particular, na periferia do capitalismo esses processos têm conduzido a um posicionamento do Estado no sentido de formalização dos informais, o que nos leva a hipótese de que esses processos podem resultar, na desestabilização dos instáveis. A dinâmica do processo de trabalho, no caso do mototaxismo, revela essa tendência, configurada a partir da condição dos mototaxistas clandestinos. Estes, por sua vez, são altamente estigmatizados até pelos seus colegas de trabalho que os veem como concorrentes “desleais”, “existe uma concorrência desleal na cidade... por causa da concorrência desleal já houve morte entre os mototaxistas... o passageiro contribui pegando os motoqueiros não cadastrados, eu já perdi vários passageiros para os não cadastrados, não tem fiscalização de maneira nenhuma” (Severino dos Santos). Esse processo que estamos denominando de desestabilização dos instáveis pode ser demarcado a partir dessas imagens sociais construídas de um para com o outro no cotidiano de trabalho, demarca, portanto, a diferenciação dos trabalhadores cadastrados em relação aos clandestinos.

As imagens que os trabalhadores de moto-táxi vinculados a STTP constroem em relação aos seus colegas de profissão (vinculados a CG motos e clandestinos) é que eles são concorrentes desleais, tendo em vista que estes não foram submetidos ao processo de licitação que os primeiros passaram, conforme exigência da prefeitura. A submissão ao conjunto de regras impostas pelo órgão permissionário deveria dar aos cadastrados condições diferenciadas no processo de aquisição de passageiros. Segundo relato dos trabalhadores, alegam que tiveram um custo muito elevado para serem aprovados no processo de licitação e, por conseguinte, para assegurar o direito de trabalhar regularmente. Nesse sentido eles consideram a concorrência desleal. Assim, essa condição distintiva pode intensificar ainda

mais o processo de fragmentação das lutas coletivas que possam surgir, pelo fato deles não reconhecerem o outro como igual, portanto o igual no que se refere à condição de trabalhador, pelo contrário, os veem como concorrentes desleais. Assim, essa constatação demonstra que o mundo do trabalho se apresenta marcado pela precariedade/heterogeneidade/fragmentação, o que reforça as dificuldades já existentes de estratégias de ação coletiva.

Apesar de tudo, a economia informal adquire um conceito dinâmico: se, por um lado, define aqueles trabalhadores que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho da economia capitalista, por outro lado, “a informalidade ofereceu um trabalho e uma forma de ganhar a vida para imensos continentes de desocupados...” (Malaguti, 2001, p. 65).

O “setor informal” pode ser analisado como saída dos que se encontram excluídos dos novos processos de organização da produção capitalista. O caminho para aqueles trabalhadores que, antes considerados exército industrial de reserva, agora, marginalizados e “desnecessários” aos novos padrões de acumulação, possuem como única alternativa, o ingresso no trabalho informal, caracterizado por suas precariedades: falta de segurança no trabalho, ausência de benefício-doença, aposentadoria, ausência de repouso entre outros.

Diante desse quadro, a expansão do serviço de moto-táxi vem se tornando preocupação central para as políticas públicas de transportes, o que demanda uma solução urgente para o problema da expansão deste serviço. Porém, essa preocupação ainda é bastante limitada, pois desconsidera a realidade de luta cotidiana pela sobrevivência da maioria desses trabalhadores. Independente de sua condição (clandestinos, permissionários ou vinculados a empresa CG Motos), eles possuem como única alternativa de renda o exercício da atividade do mototaxismo.

Desse modo, o poder público junto ao órgão responsável limita suas iniciativas a licitações para o preenchimento de vagas, não fazendo menções às condições de trabalho destes, nem tampouco propõe medidas de redução da precariedade dessa atividade laboral,

que possibilite a estes trabalhadores condições legais com direitos e garantias trabalhistas assegurados.

As medidas tomadas pelo Poder Público estão limitadas a dimensão da legalidade que, em nada alteram as precariedades do serviço, nem tampouco muda a sua condição de trabalhador informal, pelo contrário formaliza o informal, precarizando ainda mais as relações de trabalho, pois, o órgão gestor reforça a idéia dos apologeticos neoliberais da autonomia, o que camufla as péssimas condições de trabalho e transfere aos sujeitos o que é de responsabilidade do Estado. Essa constatação pode ser denominada de “Cegueira do Estado” no enfrentamento dos problemas relativos ao transporte Público.

O desemprego é preocupante, mas a informalidade, hoje, adquire contornos sombrios, porque é um contingente silencioso de trabalhadores, que, a cada dia, vê as condições de trabalho e de vida, suas e de suas famílias, numa curva descendente e contínua, uma situação que aguça a insegurança, a individualização, e a desigualdade em termos distributivos no país, criando disparidades entre os trabalhadores, que contribuem para fragilizar as possibilidades de organização.

Nesse sentido, esta pesquisa visa contribuir para que os trabalhadores de moto-táxi reflitam sobre a importância do desenvolvimento de ações coletivas que possam viabilizar a melhoria das suas condições de trabalho e de vida. Essa preocupação está relacionada à seguinte declaração de um dos entrevistados: *“pra mim o sindicato visa só o dinheiro de quem está lá, o sindicato não existe é praticamente uma folhinha seca”* (Joab, 28 anos). É evidente nesse relato a imagem que a instituição representativa da categoria assume na concepção dos trabalhadores, essa constatação dificulta em grande medida as estratégias de ação coletiva pela via clássica, ou seja, a luta por meio da organização sindical, isso anuncia que outras estratégias deverão ser adotadas por parte dos trabalhadores para fazer face a perda crescente dos seus direitos.

De maneira geral, as considerações finais consistem num esforço de registro provisório do olhar que se lança a um percurso de pesquisa e análise. No caso desta tese, o caráter provisório do registro parece ainda mais evidente, na medida em que o esforço de definição de uma abordagem adequada à reflexão, ao tomar a maior parte do tempo dedicado à pesquisa, dificultou a realização do trabalho de coleta de dados e informações na medida do que seria necessário à plena realização das possibilidades de análise que a abordagem escolhida abriu. Nesse sentido, afirmar que os resultados registrados aqui são parciais e provisórios consiste em assumir que o caminho percorrido ao longo dessa pesquisa, ao invés de encerrar no momento ritual que marca o final do doutoramento, trouxe um novo ponto de partida para os estudos no campo da Sociologia do Trabalho.

As conclusões aqui expostas assumem um caráter parcial, uma vez que não se pretendeu encerrar a discussão da temática abordada nesta tese. O propósito da pesquisa foi recolocar no centro da Sociologia do Trabalho o debate sobre as novas configurações da informalidade e da precariedade nas relações de trabalho a partir do fenômeno do mototaxismo. Visualizado como mecanismo de reinvenção do trabalho, como estratégia de sobrevivência por parte dos trabalhadores em face da dinâmica de acumulação de capital. Nesse sentido, a pesquisa visualiza abrir novas frentes de pesquisa que possam fornecer respostas para as diversas formas de trabalho precário que se manifestam no processo de desenvolvimento das relações capita/trabalho.

BIBLIOGRAGIA CONSULTADA

ALVES, Jorge Souza; SILVA JÚNIOR, Geraldo Francisco da. A dinâmica recente do mercado de trabalho campinense: Mudanças e Permanências. In: **Campina Grande em Debate: a condição urbana da periferia pela lente do trabalho e das políticas públicas**. 1.ed. Campina Grande: EDUEP (Editora da Universidade Estadual da Paraíba) & EDUFCEG (Editora da UFCG), 2009, v.01, p. 11-53. ISBN: 9788578790219.

AMARAL, Manoela. F. do; DRUCK, Graça. ; FILGUEIRAS, Luiz A. M.. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação. **Caderno CRH**, Salvador, v.17, n.41, p. 211-229, Mai/Ago, 2004.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002.

_____. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 5. ed. Campinas/ São Paulo: Editora da Unicamp, Cortez, 1998.

_____. **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

ARENDT, Hannah. **A Condição Humana**. Forense, 1981.

BALTAR, P.; KREIN, J. Dari; SALAS, Carlos (Orgs.). Debates contemporâneos, Economia Social e do Trabalho – **Economia e Trabalho**: Brasil e México. São Paulo: LTR, 2009.

BALTAR, P. Os salários na retomada da economia e do mercado de trabalho no Brasil: 2004-2007. In: Debates contemporâneos, Economia Social e do Trabalho – **Economia e Trabalho**: Brasil e México. São Paulo: LTR, 2009.

BARBOSA, Alexandre. “De ‘Setor’ para ‘Economia Informal’: Aventuras e Desventuras de um Conceito” (versão eletrônica – mímeo), 2009.

BARTOLO, R.; FIRPO, M. (Orgs.). **Sentidos do Trabalho Humano**. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2006.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as conseqüências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BELTRÃO, Myrian Matsuo Afonso. **Trabalho Informal e Desemprego: Desigualdades Sociais**. Tese (Doutorado em Sociologia), São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010.

BORDIEU, Pierre. **A Miséria do Mundo**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1997.

CACCIAMALI, Maria Cristina. **Um Estudo sobre o Setor Informal Urbano e Formas de Participação na Produção**. Tese de Doutorado (FEA/USP). São Paulo, USP, 1982.

CACCIMALI, Maria Cristina. As economias Informal e Submersa: Conceitos e Distribuição de Renda. In.: José Márcio Camargo, Fábio Giambiagi (Orgs.). **Distribuição de Renda no Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, IERJ, 2. Edição, 2000.

_____. **Globalização e Processo de Informalidade**. In: Economia e Sociedade, nº 14, Campinas, Instituto de Economia da UNICAMP, jun, 2000.

CAMPINA GRANDE. **Perfil Sócio-econômico**. FIEP, 2005.

CARDOSO, Fernando Henrique e FALETO, Enzo. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina: ensaios de interpretação sociológica**. São Paulo: Zahar, 6. Edição, 1970.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: Uma crônica do salário**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CORIAT, B. **El Taller El Cronómetro**, Madrid: Siglo veintiuno Editores, 1982.

DEDECCA, Cláudio; BALTAR, Paulo. Mercado de trabalho e informalidade nos anos 1990. **Est. Econ.** São Paulo, nº 27 (especial), 1997, pp. 65-84.

_____. Cláudio. O trabalho assalariado no capitalismo atual. In: **Economia e Trabalho: Brasil e México**. São Paulo: LTR, 2009.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 11 de maio de 2010.

DRUCK, Maria da Graça. **Terceirização: (Des)fordizando a fábrica:** Um estudo do complexo petroquímico. São Paulo: Boitempo/Edufba, 1999.

_____. Dossiê: Introdução - Flexibilização e precarização: formas contemporâneas de dominação do trabalho. **Caderno CRH**, Salvador, n. 37, jul/dez 2002, p. 11-22.

DUPAS, Gilberto. **Economia Global e Exclusão Social:** pobreza, emprego, estado e futuro do capitalismo. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

ESTADO DA PARAÍBA. Câmara Municipal de Campina Grande. **Projeto de Lei nº150 de 25 de nov. de 1999.** Institui e disciplina o sistema de transporte individual de passageiros por motocicletas, moto-táxi, no âmbito do município de Campina Grande e dá outras providências, 1999.

_____. Secretaria de governo e coordenação política. **Decreto nº 2.827 de 25 de abril de 2000.** Dispõe sobre o regulamento do sistema de transportes individual remunerado de passageiros, moto-táxi, do município de Campina Grande-PB, 2000.

FILGUEIRAS, Luis; DRUCK, Graça; AMARAL, Manoela. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação empírica. **Caderno CRH**, Salvador, v. 17, nº 41, mai/ago 2004, pp. 211-229.

FITOUSSI, Jean-Paul; ROSANVALLON, P. **A Nova Era das Desigualdades.** Oeiras: Editora Celta, 1997.

FORTES, Alexandre. *Miríades por toda a eternidade: a atualidade de E. P. Thompson.* **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**, São Paulo: V. 18, nº 1, p. 197-215, 2006.

FOUCAULT. Michel. **La volonté de savoir.** Gallimard, Paris, 1976.

GÒMEZ, José Maria. **Globalização da política, mitos, realidades e dilemas**. In: *Globalização Excludente: desigualdade, exclusão e democracia na nova ordem mundial* – Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, Buenos Aires, CLACSO, p.128-179, 2000.

GORTZ, André. **Adeus ao Proletariado**. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

_____. Trabalho necessário e racionalidade econômica. **Novos Rumos**, São Paulo: n. 24, ano 10, 1995.

HABERMAS, Jürgen. **The theory of communicative action** (The critique of functionalist reason) vol. I e II, London: Polite Press, 1992.

HART, Keith. “Informal Income Opportunities and Urban Development in Ghana”, in **The Journal of Modern African Studies**, v. II, n. I, mar, 1973.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. **O novo imperialismo**. 3ª Edição, São Paulo: Edições Loyola, 2009.

IANNI, Octávio. O Mundo do trabalho. In: **Revista São Paulo em perspectiva**, São Paulo, v. 8, n. 1, jan. /mar. p. 2-12 1994.

_____. **A era do globalismo**. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1996.

_____. **A sociedade Global**. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. **Teorias da Globalização**. 8. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

IBGE . **Censo 2000**. Brasília: 2001.

IDALINO, Rosa Emília Araújo ; LUNA, Jucelino Pereira . As novas Configurações da informalidade e da Precarização: Trabalhadores de Moto-Táxi e “Flanelinhas” em Campina Grande In: **Campina Grande em Debate: a condição urbana da periferia pela lente do**

trabalho e das políticas públicas. 1.ed. Campina Grande: EDUEP (Editora da Universidade Estadual da Paraíba) & EDUFPG (Editora da UFCG), 2009, v.01, p. 113-134. ISBN: 9788578790219.

JACOBSEN, Kjeld; MARTINS, Renato; DOMBROWSKI, Osmir (orgs.). **Mapa do trabalho informal:** perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo. Coleção Brasil Urgente. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; CUT Nacional, 2000.

JORNAL DA PARAÍBA. Mototaxistas param trânsito de Campina Grande conta multas e blitz da STTP. Campina Grande, 12 de fevereiro de 2008.

KOVÁCS, Ilona; CASTILHO, Juan José. **Novos Modelos de Produção:** Trabalho e Pessoas, Oeiras: Celta Editora, 1998.

KOWARICK, Lúcio. **Capitalismo e marginalidade na América Latina.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

KREIN, Dari. **O aprofundamento da flexibilização das relações de trabalho no Brasil nos anos 90.** Dissertação de Mestrado, FE/UNICAMP, Campinas, 2001.

_____. **Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil 1990-2005.** Tese de Doutorado, FE/UNICAMP, Campinas, 2007.

LEITE, Márcia de Paula. **O trabalho e suas reconfigurações:** Conceitos e realidades. Trabalho apresentado no 32º. Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu: 27 a 31 de outubro de 2008, GT - Trabalho e Sindicato na Sociedade Contemporânea.

_____. **O Futuro do trabalho:** Novas tecnologias e subjetividade operária. São Paulo: Editora Página Aberta, 1994.

LESBAUPIN, Ivo. **O crescimento da desigualdade social no Brasil.** In: Poder local x exclusão social: a experiência das prefeituras democráticas no Brasil. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2000, p. 09-38.

LIMA, Jacob Carlos. **Reestruturação Produtiva**: considerações sobre a “nova era”. Política e Trabalho. João Pessoa: Revista do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, p. 15-21, 1995.

LIMA, Jacob Carlos; SOARES, Maria José Bezerra. *Trabalho Flexível e o Novo Informal*. In: **Caderno do CRH**, Salvador, 2002.

LIMA, D. **Impactos e repercussões sócio-econômicas das políticas do governo militar no município de Campina Grande (1964-1984)**. São Paulo, 2004. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, Doutorado em História Econômica.

LUNA, Jucelino Pereira. **Um estudo da exclusão social na América Latina no contexto das transformações do capitalismo contemporâneo no período de 1980-1998**. Campina Grande, 2000. Dissertação (Mestrado em Economia), Centro de Humanidades da Universidade Federal da Paraíba Campina Grande.

_____. **Pelas veredas da precarização e da informalidade**: Um estudo sobre os trabalhadores de Moto-Táxi em Campina Grande – PB. Projeto de tese de Doutorado aprovado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFCG. Campina Grande: mimeo, 2007.

_____. A reconfiguração da precariedade nas relações de trabalho: Um estudo sobre os trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande – PB. **VI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo**, Ciudad de Mexico, 20 al 23 de abril del 2010.

_____. Novas Formas de reprodução da Precariedade nas Relações de Trabalho: Um Estudo sobre os Trabalhadores de Moto-Táxi em Campina Grande. In: **X Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais: Sociedades Desiguais e Paradigmas em Confronto**. 2009, Universidade do Minho, Campus Gualtar, Braga, Portugal. Livro de Resumo. Braga: Universidade do Minho, 2009. Pág. 383. Referências adicionais: Brasil/Português, Classificação do Evento: Internacional. Meio de divulgação: Impresso. Home Page: www.xconglab.ics.uminho.pt.

LIPIETZ, Alain. **Miragens e milagres**. São Paulo: Nobel, 1998.

LOPES, Severino. Falta de emprego fez nascer a profissão. **Diário da Borborema**. Campina Grande, 16 de dezembro de 2007.

_____. O Fordismo Periférico. **In: Revista Ensaio**, FEE. Porto Alegre, N. 10, Vol. 2, 1999.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. **Mercado de trabalho, ontem e hoje**: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: Santana, M. e Ramalho, J. R. (orgs.). São Paulo: Boitempo, 2003.

_____. **Mercados Metropolitanos de Trabalho Manual e Marginalidade**. Dissertação de Mestrado em Antropologia Social, UFRJ. Rio de Janeiro, maio, 1971.

MACIEL, Carla.; BRITO, Suerde; CAMINO, Leôncio. “**Caracterização dos meninos em situação de rua de João Pessoa**”. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?>. Acesso em: 23 jul 2006.

MALAGUTI, Manoel Luiz. **A informalidade redentora**. In: *Crítica à razão informal: a materialidade do salariado*. São Paulo: Boitempo, EDUFES, 2000.

MARTÍ, Gil-Manuel H. **La condición global: hacia una sociología de la globalización**. Volumen 1. Valencia: Germânia, 2005.

MARX, Karl. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. Martins Editora, 1983.

MARX, Karl. **O capital**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil S.A, Livro Primeiro, 1989.

MARX, Karl. **O 18 de Brumário e Cartas a Kugelmann**. Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1978.

MAURINI, Ruy Mauro. **Dialética da dependência**. Petrópolis: Editora Vozes 2000.

MELO, Luiz Gonzaga. **Campina Grande o desenvolvimento em questão** (seleção de artigos publicados na imprensa). 1988, p. 3-52.

MENEZES, Marilda. A. O cotidiano camponês e sua importância enquanto resistência à dominação: a contribuição de James C. Scott. In: **Raízes**, Vol. 21, N. 01, p. 32-44, 2002.

MONTEIRO MOREIRA, Eliana. **Servo de Ninguém: A Pequena Produção Urbana em João Pessoa**. João Pessoa: Manufatura/PPGS-UFPB, 2005.

MOREIRA, Eliana, M.; VÉRAS DE OLIVERA, R. V. **O fenômeno da globalização em perspectiva local e multidimensional**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2009.

NORONHA, Eduardo. "Informal", ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.18, nº 53, out 2003.

NUN, José. O futuro do emprego e a tese da massa marginal. **Novos Estudos**, nº 56, 2000.

NUNES, Jordão Horta. Dilemas de identidade em ocupações subalternas: o serviço de mototáxi. **VI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo**. Ciudad de Mexico, 20 al 23 de abril del 2010.

OFF, Claus. Trabalho: a categoria chave da sociologia? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 4, p 13-41, 1989.

OIT). "Employment, Incomes and Equality: A Strategy for Increasing Productive". **Employment in Kenya**. Geneva, 1972.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista – O Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. **O elo perdido – Classe e identidade de classe na Bahia**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.

PIORE, Michael, SABEL, C. F. **The Second Industrial Divide: Possibility for Prosperity**, Nova Iorque: Basic Books, 1984.

POCHMAN, Márcio. Desempregados do Brasil. In. Antunes, Ricardo (org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. Geoeconomia do emprego no Nordeste brasileiro. In: MACAMBIRA, Júnior e Santos, Sandra Maria dos (Orgs). **Brasil e Nordeste: Ocupação, Desemprego e Desigualdade**. Fortaleza: IDT/Banco do Nordeste do Brasil, 2007. p.p. 65-82.

_____. **O Emprego na Globalização**. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. **Reestruturação produtiva: perspectiva de desenvolvimento local com inclusão social**, Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2004.

PROLAM/USP. “Mais informalidade, menos cidadania, os efeitos criados por esse círculo vicioso sobre a formulação da política social na América Latina”. Disponível em: <<http://www.usp.br/prolam/cadernos/>>. Acesso em: 01 jul 2006.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: Experiências, falas e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo (1970-80)**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1988.

SANTOS, Boaventura de Souza. Os processos da globalização. In: SANTOS, Boaventura de Souza (org.). **A globalização e as ciências sociais**. 3ª edição. São Paulo: Cortez Editora, 2005.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal**, Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, Wanderley, G. **Cidadania e Justiça: política social na ordem brasileira**, Rio de Janeiro: Editora Campus, 1987.

SCHAFF, A. **A Sociedade Informática: as conseqüências sociais na segunda Revolução Industrial**. Tradução de Carlos Eduardo Jordão Machado e Luiz Arturo. 4ª edição. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Brasiliense, 1990.

SCOTT, James C. **Falsa conciencia: Una Nueva Interpretación**. In: Los dominados y el arte de la resistencia. Edições Era pp. 97-136, 1990.

SENNET, R. **A corrosão do caráter:** conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Editora Record, 1999.

SINGER, P. **Globalização e Desemprego:** diagnóstico e alternativas. São Paulo: Contexto, 1999.

SILVA JUNIOR, Geraldo Francisco da. **A dinâmica do mercado de trabalho formal em Campina Grande – PB nos anos 90.** Dissertação de Mestrado em Economia, UFBB, Campina Grande: março de 2003.

SOTO de, Hernando. **El outro Sendero:** la revolucion informal. Buenos Aires: Editorial, 1987.

TAVARES, M^a Augusta. **Os fios (in)visíveis da produção capitalista:** informalidade e precarização do trabalho. São Paulo: Cortez, p. 27-74, 2004.

THOMPSON, Edward P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade.** 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p. 9-14, 2004.

_____. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos.** 3. Edição. Campinas: Unicamp, vol. 1 (Coleção textos didáticos), 1998 a.

_____. **Tradición, Revuelta y Consciencia de Classe.** Editorial Crítica, Rio de Janeiro: 1979.

_____. **The Making of the English Working Class** (edición Pelican), p. 11. Hay trad. Cast.: La formación histórica de la classe obrera, trad. De Angel A bad, 3 vols., Barcelona, 1977.

TOKMAN, Victor. **Dinâmica de mercado de trabalho Urbano:** el sector informal urbano en América Latina. PREALC/OIT, jun, 1977.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; MENDOZA, Roberto. Os sentidos do trabalho em discussão. **Revista Ariús**, UFCG, Campina Grande – PB, Vol. 13, N. 1, janeiro/julho, 2007.

_____. **Para discutir os termos da nova informalidade:** A questão da informalidade enquanto uma categoria de análise válida para apreensão da realidade atual das relações de trabalho, Campina Grande: mimeo, 2009.

WEFFORT, Francisco. “Notas sobre a ‘Teoria da Dependência’: teoria de classe ou ideologia nacional?” **2º Seminário Latinoamericana para el Desarrollo**, FLACSO, 1970.

ANEXOS

ANEXO – A - QUESTIONÁRIO**PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO**

1 – Idade: _____ 2 – Sexo: () M () F 3 – Estado civil: () casado
 () solteiro
 () viúvo
 () outros: _____

4 – Número de filhos: _____

5 – Você mora em casa:

() própria () alugada () cedida () outros: _____

6 – Além de **você**, quantas pessoas moram em sua casa? _____

7 – Quantas trabalham? _____

8 – Qual a sua procedência (onde morava antes):

() sempre morou em Campina Grande.

() veio de cidade do interior. Qual? _____

() veio da zona rural. Qual? _____

() outros: _____

9 – Em que bairro reside atualmente? _____

10 – Em média, qual a sua renda mensal como moto-táxi?

() 01 salário mínimo mensal

() 02 salários mínimos mensal.

() entre 02 e 03 salários mínimos mensal

() entre 03 e 04 salários mínimos mensal.

() entre 04 e 05 salários mínimos mensal.

() mais de 05 salários mínimos mensal.

11 – Você contribui com a previdência (INSS).

() sim

() não

PERFIL SÓCIO-CULTURAL

12 – Qual seu grau de escolaridade?

() 1º grau completo

() nível superior completo

() 1º grau incompleto

() nível superior incompleto

() 2º grau completo

() 2º grau incompleto

() Outros: _____

13 – Você gosta de ler.

sim não

14 – Para se manter informado você:

lê jornais outros: _____

assiste TV

conversa com os amigos

Sobre o trabalho

15 – Que tipo de trabalhador você se considera (marque apenas uma das alternativas):

autônomo

formal

informal

outros: _____

16 - Por que você começou a trabalhar como moto-táxi?

neste serviço você ganharia mais dinheiro

estava desempregado

falta de opção para outro tipo de trabalho

outros: _____

17 - Há quanto tempo você exerce a atividade de moto-táxi?

entre um a dois anos

entre dois a três anos

entre três a quatro anos

mais de cinco anos

mais de dez anos

18 - Como você classifica o seu trabalho de moto-táxi?

ótimo poderia ser melhor

bom estou neste por falta de opção

regular outros: _____

19 - Caso você tivesse uma proposta de trabalho com carteira assinada?

aceitaria, pois tinha certeza de seus direitos trabalhistas garantidos.

não aceitaria.

iria pensar em qual dos dois lucraria mais

outros: _____

20 - Em que você trabalhava antes de ser moto-táxi?

comerciante

garçom

vendedor

outros: _____

nenhum

Sobre a saúde

21 - Quais os problemas de saúde mais comuns em você?

- dores na cabeça
- problema na coluna
- problema de circulação
- nenhum
- outro: _____

22 - Quantas horas, geralmente, você trabalha por dia, como moto-táxi?

- até 4 horas diárias
- até 8 horas diárias
- mais de 8 horas diárias. Quantas: _____

23 - Quais os problemas mais comuns que você enfrenta no seu dia-a-dia de moto-táxi?

- não poder recusar passageiro, mesmo que ele se apresente suspeito.
- trabalhar à noite
- transportar pessoas alcoolizadas
- outros: _____

24 - Você já foi vítima de acidente no trânsito quando estava trabalhando como moto-táxi?

- sim, apenas 1 (uma) vez.
- sim, mais de 1 (uma) vez. Quantas? _____
- não, no trabalho de mototáxi.

(Caso tenha respondido sim à pergunta anterior)

25 - Quando aconteceu o acidente você recorreu:

- ao sindicato
- a empresa responsável
- a associação
- recorreu ao seu plano de saúde.
- foi direto ao hospital e esperou o atendimento público (SUS)

ANEXO - B - ROTEIRO DE ENTREVISTAS

Entrevista com o gerente da STTP

- 1 – Nome (características)
- 2 – Onde nasceu? Onde viveu? Qual a sua escolaridade?
- 3 - Qual a situação familiar?
- 4 – Quais as atividades que você trabalhou antes?
- 5- Quais os cadastros existentes na STTP?
- 6- Como foi regulamentado o Moto-Táxi?
- 7- Como é feita a fiscalização?
- 8- Qual a relação da STTP com a CG – Moto-Táxi/Sindicato?
- 9- Existe algum tipo de pressão por parte das empresas de ônibus e taxistas?
- 10- Qual a orientação recebida pela prefeitura?
- 11 - Quais são os problemas mais frequentes e como são resolvidos?

Entrevistas com o proprietário da CG – Moto-Táxi (Empresa)

- 1 – Nome (características)
- 2 – Onde nasceu? Onde viveu? Qual a sua escolaridade?
- 3 - Qual a situação familiar?
- 4 – Quais as atividades que você trabalhou antes?
- 5 – Como você chegou à condição de proprietário da empresa?
- 6 – Como você criou a empresa?
- 7 – Qual a relação da empresa com a prefeitura (poder público)?
- 8 – Quais os problemas que você identifica no sistema de transporte coletivo?
- 9 – Qual a sua relação com os mototaxistas?
- 10 – Como o usuário é atendido pela empresa?
- 11 – Qual a relação da CG com a STTP/Sindicato?

Roteiro da entrevista com o representante do sindicato da categoria

- 1 – Identificação
- 2 – Você atuou como mototaxista? Por quanto tempo?
- 3 – Como foi formado o sindicato?
- 4 – Como funciona o sindicato?
- 5 – Qual a relação com a CG/STTP?
- 6 – Qual o acompanhamento que tem sido oferecido aos mototaxistas clandestinos?
- 7 – Quantos são sindicalizados? Como se dá a contribuição?
- 8 - Quais os critérios para a sindicalização?
- 9 – Quais os apoios oferecidos pelo sindicato aos associados?
- 10 – Qual a relação estabelecida com a prefeitura e agentes da fiscalização?
- 11 – Qual preocupação com a saúde e a segurança dos mototaxistas?

12 – Quais os problemas mais freqüentes?

Roteiro de entrevistas com os mototaxistas vinculados a (STTP)

- 1 – Dados pessoais (nome, idade, estado civil, escolaridade)
- 2 – Onde nasceu?
- 3 – O que você fazia antes de atuar como moto-táxi?
- 4- Como foi que você resolveu atuar como Moto-Táxi?
- 5 – Como conseguiu adquirir a moto (caso a moto seja alugada, arrendada identificar a rede de relações)?
- 6 – Como você ver a STTP ? Qual a sua relação com os outros mototaxistas (CG e clandestinos)
- 7 – Porque você está cadastrado na STTP?
- 8 – Você percebe algum problema com a fiscalização?
- 9- Qual a sua relação com o usuário?
- 10 – Depois que você passou a trabalhar como mototaxista sente algum problema de saúde (previdência)?
- 11 – Como você faz para tomar os cuidados com relação a sua segurança?
- 12 – Como você fez para adquirir o colete (clandestinos)?
- 14 – Quais os direitos que você tem prestando serviço como mototaxista ?
- 15 – Como você se sente enquanto mototaxista?
- 16 – Você tem alguma relação com o sindicato? Sim, qual a relação?

Obs: Nesse segmento foram realizadas 10 entrevistas.

Roteiro de entrevista com os mototaxistas vinculados a empresa (CG – Moto-Táxi)

- 1 – Dados pessoais (nome, idade, estado civil, escolaridade)
- 2 – Onde nasceu?
- 3 – O que você fazia antes de atuar como moto-táxi?
- 4- Como foi que você resolveu atuar como Moto-Táxi?
- 5 – Como conseguiu adquirir a moto (caso a moto seja alugada, arrendada identificar a rede de relações)?
- 6 – Como você ver a CG? Qual a sua relação com os outros mototaxistas (STTP e clandestinos)?
- 7 – Porque você não está vinculado a STTP?
- 8 – Você percebe algum problema com a fiscalização?
- 9- Qual a sua relação com o usuário?
- 10 – Depois que você passou a trabalhar como mototaxista sente algum problema de saúde (previdência)?
- 11 – Como você faz para tomar os cuidados com relação a sua segurança?
- 12 – Quais os direitos que você tem prestando serviço como mototaxista?
- 15 – Como você se sente enquanto mototaxista?

16 – Você tem alguma relação com o sindicato? Sim, qual a relação?

Obs: Nesse segmento foram realizadas 10 entrevistas.

Roteiro de entrevista com os mototaxistas (clandestinos)

1 – Dados pessoais (nome, idade, estado civil, escolaridade)

2 – Onde nasceu?

3 – O que você fazia antes de atuar como moto-táxi?

4 - Como foi que você resolveu atuar como Moto-Táxi?

5 – Como você conseguiu adquirir a moto (caso a moto seja alugada, arrendada identificar a rede de relações)?

6 – Qual a sua relação com os outros mototaxistas (CG e STTP)?

7 – Porque você não está vinculado a CG ou STTP?

8 – Você percebe algum problema com a fiscalização?

9- Qual a sua relação com o usuário?

10 – Depois que você passou a trabalhar como mototaxista sente algum problema de saúde (previdência)?

11 – Como você faz para tomar os cuidados com relação a sua segurança?

12 – Quais os direitos que você tem prestando serviço como mototaxista?

15 – Como você se sente enquanto mototaxista?

16 – Você tem alguma relação com o sindicato? Sim, qual a relação?

Obs: Nesse segmento foram realizadas 10 entrevistas.

Obs: Foram realizadas um total de 33 (trinta e três) entrevistas.

ANEXO – C - Lei 12009/09 | Lei Nº 12.009, de 29 de julho de 2009

(<http://www.rondoniaoativo.com.br/news.php?news=53209>)

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faz saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I - ter completado 21 (vinte e um) anos;

II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I - carteira de identidade;

II - título de eleitor;

III - cédula de identificação do contribuinte - CIC;

IV - atestado de residência;

V - certidões negativas das varas criminais;

VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3o São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1o:

I - transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II - transporte de passageiros.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4o A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte
Capítulo XIII- A:

"CAPÍTULO XIII- A

DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - moto-frete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo da categoria de aluguel;

II - instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito - Contran;

III - instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1o A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2o É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições."

Art. 5o O art. 244 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 244.

.....

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2o do art. 139-A desta Lei;

IX - efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - apreensão do veículo para regularização.

§ 1o

....." (NR)

Art. 6o A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2o desta Lei.

Art. 7o Constitui infração a esta Lei:

I - empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete inabilitado legalmente;

II - fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Parágrafo único. Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de moto-frete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943.

Art. 8o Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação pelo

Contra os dispositivos previstos no art. 139-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997,
e no art. 2º desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de julho de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Marcio Fortes de Almeida

Este texto não substitui o publicado no DOU de 30.7.2009

ANEXO - D**Contran regulamenta dispositivos de segurança para motofrete e mototáxi**

(<http://www.portaldotransito.com.br/noticias/contran-regulamenta-dispositivos-de-seguranca-para-motofrete-e-mototaxi.html>)

Página Publicada em: agosto, 5 de 2010 as 10:26 am. **Na Categoria:** Notícias

Foi publicada ontem a Resolução 356 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece requisitos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta e motoneta. A norma do Contran regulamenta a Lei 12.009, que trata do exercício das atividades de mototáxi e motofrete.

Foi publicada ontem a Resolução 356 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que estabelece requisitos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta e motoneta. A norma do Contran regulamenta a Lei 12.009, que trata do exercício das atividades de mototáxi e motofrete.

Segundo a Lei 12.009, para exercer a atividade o profissional deverá registrar o veículo na categoria aluguel junto ao Departamento Estadual de Trânsito (Detran). Para efetuar o registro os veículos deverão estar dotados de equipamento de proteção para pernas e motor, aparador de linha e dispositivo de fixação permanente ou removível para o passageiro ou para a carga.

O registro das motocicletas ou motonetas para espécie passageiro ou carga poderá ser alterado, no entanto, será proibido o uso do mesmo veículo para ambas as atividades. De acordo com a Lei 12.009, os veículos utilizados para motofrete e mototáxi deverão realizar inspeção veicular de segurança semestralmente.

Os motociclistas profissionais e passageiros deverão utilizar capacete, com viseira ou óculos de proteção e faixas retrorrefletivas. Além disso, o condutor deverá estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos (veja ilustração abaixo).

Para exercer a atividade o motociclista deverá ter no mínimo 21 anos, possuir habilitação na categoria “A”, por pelo menos dois anos, e ser aprovado em curso especializado. No caso do mototáxi, o condutor deverá atender a exigência do art. 329 do Código de Trânsito Brasileiro, ou seja, apresentar certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, junto ao órgão responsável pela concessão ou autorização do serviço.

Quem descumprir o estabelecido na Resolução 356 estará sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas nos seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro: art. 230, V, IX, X e XII; art. 231, IV, V, VIII, X; art. 232; e art. 244, I, II, VIII e IX. Os motociclistas profissionais terão até 04 de agosto de 2011 para se adequarem às normas da Resolução 356 do Contran e aos demais requisitos da Lei 12.009.

Transporte de cargas por profissionais e particulares

As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte de mercadorias deverão estar dotadas de dispositivos para a acomodação da carga, podendo ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que atendidas às dimensões máximas fixadas pelo Contran e as especificações do fabricante do veículo.

O equipamento do tipo fechado (baú) deve conter faixas retrorrefletivas de maneira a favorecer a visualização do veículo. Não é permitido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos e de galões, com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de

galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de sidecar.

O transporte de carga em sidecar ou semirreboques deverá obedecer aos limites estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos homologados pelo Denatran, não podendo a altura da carga exceder o limite superior do assento da motocicleta em mais de 40 (quarenta) cm. Não é permitido o uso simultâneo de sidecar e semirreboque.