

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**OS MOTOBOYS EM SÃO PAULO: ENTRE A CIRCULAÇÃO CRÍTICA E A
METRÓPOLE FRAGMENTADA**

Antonio Carlos Freire Antunes

**Trabalho de Graduação Individual
para conclusão do curso de
Bacharelado em Geografia na
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade
de São Paulo**

Orientadora: Prof^a. Isabel Aparecida Pinto Alvarez

**São Paulo
Dezembro de 2016**

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**OS MOTOBOYS EM SÃO PAULO: ENTRE A CIRCULAÇÃO CRÍTICA E A
METRÓPOLE FRAGMENTADA**

Antonio Carlos Freire Antunes
5426543

Trabalho de Graduação Individual para
conclusão do curso de Bacharelado em
Geografia na Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo

Orientadora: Prof^a. Isabel Aparecida Pinto Alvarez

São Paulo
Dezembro de 2016

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a professora Isabel Alvarez pela orientação atenciosa, crítica e sincera. Agradeço aos meus familiares, em especial à minha mãe Alzira e minhas irmãs Carol e Janaina, pela paciência, amor e incentivo. Da mesma forma, sou grato a todos os amigos que tanto apoiaram e contribuíram para a conclusão dessa pesquisa. Por fim e com amor, agradeço a Ana, que nessa reta final foi fundamental com suas críticas e apontamentos. Um salve a todos os motoboys.

RESUMO

Os motoboys em São Paulo: entre a circulação crítica e a metrópole fragmentada

O presente estudo trata da formação e ampliação da categoria profissional dos motoboys na metrópole de São Paulo no contexto da abertura comercial, expansão dos mercados, privatizações e liberação dos fluxos financeiros induzidos pelo neoliberalismo. O crescimento maciço do desemprego combinado a proliferação de empregos precários na metrópole provocou a massificação da atividade dos motoboys resultando num reconhecimento contraditório dessa recente categoria de trabalhadores urbanos. Os motoboys manifestam tanto a aceleração e ampliação da circulação quanto a movimentação constante de estoques e mercadorias nos territórios econômicos, reproduzindo e impondo ritmos temporais que passam a dominar cada vez mais as relações socioespaciais. Em contrapartida, a inserção crítica e precária desses trabalhadores no cotidiano urbano correspondem as exigências econômicas que regem o funcionamento da metrópole e que reproduzem a desigualdade social e segregação urbana. A eficiência sobre a circulação de bens e informações mobilizam os mensageiros motorizados a reduzir tanto os tempos de entrega quanto os tempos de ociosidade contidos na atividade laboral. Em conjunto com o sistema de remuneração por produtividade mediante a quantidade de tarefas realizadas, constitui um mecanismo que impulsiona a rapidez e muitas vezes a agressividade do motoboy no trânsito. Tal condição se expressa na luta pelo espaço de circulação viária, nos conflitos com motoristas, na ambígua concorrência entre motoboys, mutilações e mortes provocados por acidentes de trânsito. A precariedade das relações de trabalho e a racionalidade econômica impõem ao motoboy trafegar no limite da própria vida para dar conta da urgência do tempo dos negócios e do dinheiro.

Palavras chaves: Motoboys; Circulação; Urbanização crítica.

ABSTRACT

The motoboys in São Paulo: between the critical circulation and the fragmented metropolis

The present study deals with the formation and expansion of the professional category of motoboys in the metropolis of São Paulo in the context of commercial openness, expansion of markets, privatization and liberation of the financial flows induced by neoliberalism. The massive growth of unemployment combined with the proliferation of precarious jobs in the metropolis has led to the massification of motoboys activity, resulting in a contradictory recognition of this recent category of urban workers. The motoboys manifest both the acceleration and expansion of the circulation and the constant movement of stocks and goods in the economic territories, reproducing and imposing temporal rhythms that come to dominate more and more the socio-spatial relations. On the other hand, the critical and precarious insertion of these workers in urban daily life correspond to the economic requirements that govern the functioning of the metropolis and which reproduce social inequality and urban segregation. The efficiency over the circulation of goods and information mobilizes the motorized messengers to reduce both the delivery times and the idle times contained in the work activity. Together with the productivity compensation system through the amount of tasks performed, it is a mechanism that drives the speed and often the aggressiveness of the motoboy in traffic. Such a condition is expressed in the struggle for road traffic, in conflicts with drivers, in the ambiguous competition between motoboys, mutilations and deaths caused by traffic accidents. The precariousness of labor relations and economic rationality oblige motoboy to travel at the limit of his own life in order to deal with the urgency of business and money.

Keywords: Motoboys; Circulation; Critical urbanization.

SUMÁRIO

Introdução.....	6
1. Do <i>courrier</i> ao cachorro louco: a formação dos motoboys em São Paulo	9
2. Crise do capital e trabalho precário na metrópole fragmentada	16
3. Invasão das motocicletas, regulamentos e surgimento do motofrete	39
Considerações finais	54
Referências bibliográficas	57

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Taxas de desemprego na RMSP, município de SP e demais municípios da RMSP. 1989-2015.....	16
Figura 2. Desempregados por posição na RMSP. 1989-2015.....	23
Figura 3. Distribuição dos ocupados por setor econômico na RMSP. 1989-2015.....	25
Figura 4. Expansão das atividades terciárias no município de SP.....	27
Figura 5. Taxas de desemprego por idade na RMSP. 1989-2015.	31
Figura 6. Tipos de objetos transportados pelos motoboys no município de SP.	32
Figura 7. Produção anual de motocicletas no Brasil. 1975-2015.....	41
Figura 8. Crescimento da população e da frota duas rodas no município de SP. 1997-2015.....	43
Figura 9. Evolução da frota de motocicletas no Brasil. 2000-2014.....	45

INTRODUÇÃO

Certo dia, observando a dinâmica do tráfego urbano em São Paulo, me questionei acerca do arriscado modo de ser dos motoboys. Por que, em sua prática cotidiana, os percebemos geralmente apressados, como se estivessem correndo atrás do tempo perdido? Um fato comum, num semáforo de uma grande via da cidade, é presenciar uma concentração de motocicletas que saem em disparada após a abertura do semáforo, desaparecendo no vão entre os carros e disputando as sobras do espaço.

A formação desse segmento dos transportes se deu, primeiramente, através da substituição dos antigos “*office-boys*” dos circuitos empresariais da metrópole de São Paulo em meados dos anos 1980. Já no final da década fluíram rumo ao setor sudoeste da capital acompanhando a expansão da cidade dos negócios. Ao mesmo tempo estruturaram o sistema delivery de consumo instalado nas áreas residenciais e empresariais centrais da metrópole. Até esse momento eram reconhecidos por diversas designações: *courrier*, *delivery*, mensageiro, motoqueiro, camicase, boy de moto, motopizza ou motoboy. Já nos anos 1990, a partir da popularização das motocicletas provocada pela expansão dos índices de produção desse setor, a atividade se disseminou enquanto sinônimo de velocidade, agilidade e eficiência para entregas urgentes. Surge o cachorro louco.

A explosão da atividade foi provocada por importantes mudanças na metrópole que produziram elevado crescimento do desemprego e proliferação em empregos precários, no contexto de abertura comercial, expansão dos mercados, privatizações e liberação dos fluxos financeiros induzidos pelo neoliberalismo. A guinada no perfil econômico da metrópole resultou também na desconcentração e redução da produção industrial. Nesse sentido, a localização da produção foi flexibilizada e São Paulo foi deixando de ser uma metrópole tipicamente industrial, passando a incorporar um crescimento pulverizado do setor de serviços aliado as formas de subcontratação do trabalho. Nesse momento também, o capital financeiro amplia sua dominação sobre a dinâmica da metrópole. A produção urbana desse modo cada vez mais procura envolver a articulação entre mercado imobiliário, indústria da construção e mercado de títulos, resultando em novas centralidades econômicas na metrópole através dos processos de verticalização e oferta variada de produtos imobiliários. Espaços novos e refuncionalizados da gestão empresarial, dos serviços modernos, do grande comércio, lazer mercantilizado e dos condomínios residenciais.

Em contrapartida, na metrópole de São Paulo a massificação da atividade profissional dos motoboys produziu um reconhecimento contraditório desses trabalhadores urbanos. De um lado, as motocicletas passaram a disputar os espaços de uma cidade produzida e destinada à circulação dos automóveis. Os motociclistas, por meio da ocupação das brechas do espaço, criam seu lugar no trânsito urbano através da formação dos corredores de circulação e aparecem como invasores arruaceiros num espaço dominado pelos automóveis. Por outro lado, os motoboys pertencem ao cotidiano cidade. Figura comum no expediente bancário, cartórios, repartições estatais, restaurantes ou escritórios, transportam pela metrópole toda uma variedade de objetos, papéis, bens, dinheiro e outros valores. A inserção de tal trabalhador no cotidiano urbano continua a se realizar de forma crítica e precária, uma vez que corresponde as exigências econômicas que regem o funcionamento da metrópole. Sob esse aspecto, os profissionais motociclistas recebem um tratamento ambíguo da sociedade: ao mesmo tempo que é desprezado ou temido, o motoboy é também reconhecido pela sua importância para a dinâmica econômica. Ou seja, aparece como um elo necessário para a reprodução da cidade.

Nessa teia esses profissionais não estão somente mudando mercadorias ou objetos de lugar. Essa particular indústria de transporte rápido cumpre a função de acelerar o processo de produção-distribuição-consumo e viabilizar a formação de novos negócios. Expressa, nesse sentido, o papel dos transportes na recomposição dos vínculos desmembrados da produção e também as dificuldades do capital no processo de realização do valor. Os motoboys manifestam tanto a aceleração e ampliação da circulação quanto a movimentação constante de estoques e mercadorias nos espaços de atividade econômica. Desse modo, atuam como o elo de articulação em um espaço extenso, descontínuo, fragmentado, denso e saturado de objetos. Contraditoriamente, nesse zigue-zague cotidiano, acabam por reproduzir e impor os ritmos da metrópole num padrão temporal que passa a dominar cada vez mais as relações socioespaciais.

As contradições que envolvem o trabalho dos motoboys se intensificam pelo aumento da concorrência derivada pela onda de desemprego e também pela disseminação da motocicleta como bem de consumo popular. Esse processo resulta na epidemia de acidentes e mortes, que persiste até hoje. A motocicleta nessa trajetória refaz o caminho do automóvel: a promessa de eficiência, funcionalidade e liberdade. E traz consigo as contradições herdadas e seus desdobramentos históricos: vencer os obstáculos do espaço para efetivar os prazos exigidos pela metrópole dos negócios e do capital. Tal eficiência recai sobre a vida do motoboy. O perigo presente e iminente da atividade se agrava através dos contratos de trabalho flexíveis, salários irrisórios, jornadas intensas e extenuantes, insegurança laboral, repressão policial e

discriminação social no qual estão submetidos tais profissionais. São elementos combinados que incidem sobre o comportamento e destino desses trabalhadores. Em contrapartida, junto a massificação dos motoboys e a popularização das motocicletas, surgem também novos mecanismos de ordenação do espaço urbano em São Paulo. O reconhecimento e a regulamentação dos motoboys, nesse sentido manifestam as mudanças socioeconômicas da metrópole, tanto através da massa de desempregados e descartados da economia, quanto pelos novos meios de reprodução da metrópole.

1. DO COURRIER AO CACHORRO LOUCO: A FORMAÇÃO DOS MOTOBOYS EM SÃO PAULO

A história da formação da categoria profissional dos motoboys é relativamente escassa em detalhes e fontes. Recorremos a reportagens jornalísticas e relatos de antigos motoboys descritos em outros estudos consultados (SILVA, 2009; CASTRO, 2010; ITO, 2010). O registro jornalístico mais antigo encontrado sobre o uso comercial de motocicletas data de 1981¹. Empresas e comerciantes estariam substituindo automóveis por motocicletas em algumas atividades devido ao baixo custo de operação e manutenção, como os Correios para entregas urgentes. Motocicletas passaram a ser utilizadas para o transporte de malotes, ferramentas de socorro mecânico, caixas de cigarro, artigos de papelaria, cobranças e *“atividades que exigem, sobretudo, rapidez”*, atraindo o interesse de *“bancos e outras firmas particulares”*. As vantagens representariam considerável economia em ganhos de *“agilidade, tempo, gastos de manutenção”* no transporte de volumes menores e leves em relação a uma perua Kombi, modelo popular de veículo de carga na época. Empresas como Philips Morris e Gessy Lever estariam reduzindo custos de operação, como combustível e estacionamento, ao utilizar motocicletas para realizar entregas e cobranças a clientes nas regiões centrais de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. A produtora de cigarro Philips Morris teria economizado US\$ 1,7 milhões no final dos anos 1970 ao colocar vendedores e distribuidores em motocicletas nas principais capitais do Centro-Sul do país. Um vendedor a bordo de uma motocicleta visitava até 50% a mais de clientes por dia com redução de quase 80% por cento nas despesas de manutenção e combustível. O aspecto mais interessante é que *“num setor central de São Paulo, o serviço que era feito por 15 pessoas necessita de apenas 9, que aumentaram sua quilometragem diária de vendas para 50km por dia.”*²

Ademais, as raízes da atividade do motoboy estão localizadas nos jovens trabalhadores, originários de bairros periféricos de São Paulo, que realizavam tarefas de mensageiro, entrega de pequenas encomendas, bens, valores, documentos e correspondências no circuito de escritórios empresariais do centro antigo da cidade e que eram denominados de *office-boys*. Em meados da década de 1980 esses trabalhadores passaram a ser paulatinamente substituídos por *“office boys motorizados”* que realizavam as mesmas tarefas em maior velocidade. À época, essa nova modalidade de trabalhadores eram informalmente conhecidos como mensageiro,

¹ Revista Duas Rodas, *“Atenção. Motos trabalhando”*, janeiro de 1981.

² Ibidem.

courrier, delivery ou mesmo motoqueiro. Dois motoboys pioneiros entrevistados por Castro (2010, p.72-74) estimaram que na década de 1980 haviam de 5 a 10 mil motociclistas comerciais atuando na cidade. Afora, relataram que no final da década de 1970 os primeiros *courriers*, como gostavam de ser denominados, eram motociclistas que faziam parte do quadro direto de uma instituição bancária da cidade, no qual o nome não foi mencionado, realizando o transporte de cheques para serem descontados nas agências de origem e entregas de documentos em geral. Contudo, já em meados da década de 1980 esses motociclistas acabaram sendo terceirizados e, com a automação e informatização dos processos bancários, passaram a prestar serviço para os clientes dessa instituição fazendo entregas de talões de cheques e transporte de valores. A partir das descrições apresentadas é possível deduzir que na década de 1980 teve início a formação de um mercado de entregas leves e rápidas em motocicletas na cidade de São Paulo a partir do surgimento de empresas especializadas em prestar esse tipo de serviço a partir principalmente da terceirização da atividade.

Mais especificamente, os “*serviços de motoqueiros*” teriam chegado ao Brasil em 1984³. Já em 1987 seriam cerca de 30 empresas atuando na cidade de São Paulo, movimentando um mercado de US\$ 5 milhões⁴ (Cz\$ 350 milhões) por ano. Numa conjuntura de crise econômica era uma atividade de negócios que atraía o interesse de uma clientela formada por empresas e profissionais liberais para o serviço de “*entregas rápidas através de “office-boys motorizados*”⁵. O projeto dos empresários pioneiros era reproduzir o modelo de negócios que existia no continente europeu, empregando jovens universitários proprietários de motocicletas, que realizariam o trabalho na modalidade autônoma, ou seja, sem vínculo empregatício. Segundo o proprietário de uma dessas empresas, a São Paulo Express, o italiano Guilherme Pollastri, 44 anos, que trabalhou numa dessas empresas em Milão, o modelo “*não deu certo, pois os universitários eram irresponsáveis*”. Pollastri teria então investido numa frota própria de motocicletas, da mesma forma que o argentino Arturo Filosof, 40 anos, proprietário da empresa Diskboy. De acordo com o empresário, sua iniciativa teria resultado na primeira empresa de mensageiros motorizados do Brasil, negócio que trouxera da Argentina após seu irmão ter adaptado o modelo europeu em Buenos Aires. Filosof considerava que os brasileiros

³ Folha de S.Paulo, “*Motoqueiros ‘camisases’ irrompem no trânsito e fazem entregas rápidas*”, 20/12/1987.

⁴ A relação de equivalência entre Cruzado (Cz\$) e Dólar (US\$) está contida na própria reportagem. Em consulta a seção de taxas de câmbio no site do Banco Central, a cotação do dólar estadunidense em 18/12/1987 era de Cz\$ 68.274. Desse modo, os valores apresentados na reportagem equivalem a taxa de câmbio real do período. A partir dessa estimativa, optou-se em relacionar a equivalência de valores monetários, já que nesse momento o Brasil passava por grandes variações e reformas monetárias, devido as crises inflacionárias. Todas as conversões foram realizadas na seção de taxas de câmbio do site do Banco Central.

⁵ Folha de S.Paulo, “*Motoqueiros ‘camisases’ irrompem no trânsito...*”

não gostavam de “*trabalhar como free-lancer*”, definindo que no Brasil existiria a “*cultura da carteira assinada*”. Desse modo, o empresário alegou que teve que alterar o projeto inicial do negócio, também optando por investir capital na aquisição de uma frota própria de motocicletas. No entanto, lamentava que a frota própria e a obrigação de estabelecer vínculos empregatícios dificultavam o “*esquema comercial*”. Todavia, começou o negócio em 1984 com uma frota de 3 motocicletas e três anos depois já possuía 63 veículos. Outro proprietário entrevistado, dono da Disk-entregas, Valério Carceles, operava sua empresa com trabalhadores que possuíam suas próprias motocicletas e sem estabelecer vínculo empregatício. Carceles comentou que abandonou a mobilização de motociclistas nas universidades, sendo obrigado a procurar trabalhadores de outras faixas de escolaridade. Por conseguinte, acreditava que o universitário seria o modelo ideal de motociclista “*por ter melhor discernimento e saber tratar melhor o cliente*”⁶.

Em 1987, ter a disposição um entregador motorizado, para qualquer atividade, custava US\$ 43 (Cz\$ 3 mil) pelo período de um dia⁷. Os pedidos eram variados, desde entrega de mapas astrais, compras de supermercados, pagamentos em bancos, mensagens, documentos e encomendas em geral. Mas Carceles aponta que os principais clientes eram as indústrias e enxergava os profissionais liberais como uma clientela com grande potencial de expansão. A empresa Disk-Entregas, de Carceles, efetuava cobrança aos clientes por distância percorrida de US\$ 2,85 (Cz\$200) a cada 10 Km rodados, percurso que equivalia a entregar na Praça da Sé uma encomenda retirada no Aeroporto de Congonhas. A empresa Diskboy, de Filosof, cobrava US\$ 4,57 por hora (Cz\$ 320,00) mais uma taxa de US\$ 1,14 (Cz\$ 80,00). Fazia o transporte de cargas pesando até 30Kg e atendendo a pessoas físicas ou jurídicas. Já a São Paulo Express, de Pollastri, só atendia pessoas jurídicas e cobrava US\$ 7,47 a hora (Cz\$ 522). Inicialmente o método de cobrança de Filosof e Pollastri era realizado por distância percorrida, porém foi modificado para cobrança por duração em horas do serviço sob a alegação de perdas por “*demora no atendimento*”. As empresas possuíam seguro para mercadorias e valores em dinheiro e atendiam pedidos por telefone. Segundo os empresários o setor conseguia abranger de “*10 a 30%*” da capacidade que o mercado de entregas rápidas oferecia. Carceles afirma que faturava em média US\$ 28 mil por mês, acreditando que no ano de 1988 poderia dobrar o faturamento de US\$ 250 mil (Cz\$ 17,5 milhões) que obtivera em 1987, chegando a mencionar que se “*tivesse 500 motoqueiros, teria trabalho para todos*”.

⁶ Ibidem.

⁷ Folha de S. Paulo, “*Apenas peso limita serviço, orçado em Cz\$ 3 mil diários*”, 20/12/1987.

O perfil dos motociclistas era composto por jovens de 18 a 24 anos, baixa escolaridade e dispostos a realizar entregas no menor tempo possível⁸. O típico “*motoqueiro*” usava o capacete protegendo o cotovelo (ou seja, não colocado na cabeça), calça jeans, camiseta e tênis sobre uma moto 125 cilindradas com baú na traseira. Já o comportamento descrito como “*camicase*” era a atitude de “*avançar faróis vermelhos, usar calçadas e costurar o trânsito congestionado*”. Desde esse momento o trabalhador que viria a ser socialmente conhecido como motoboy já era retratado como um arruaceiro suicida inserido no tráfego urbano. No entanto, tais denominações depreciativas só iriam aumentar com o tempo.

O motociclista Carlos Dias, morador do município de Taboão da Serra, casado e pai de um bebê de sete meses, diz que gostava muito de motocicletas quando criança e tinha muito prazer em pilotar, considerando melhor “*sentir o calor, o sol e o vento na cara*” do que “*ganhar um pouco mais num serviço fechado*”⁹. Essa declaração é uma ideia comum que também está retratada em outros estudos sobre a categoria, já que, geralmente, a noção de liberdade é mencionada como justificativa para a escolha e preferência pela profissão. O motoboy Carlos recebia cerca de US\$ 144 por mês (Cz\$ 10.000, aproximadamente cerca de três salários mínimos na época, sendo que o salário mínimo era Cz\$ 3.600)¹⁰ em uma jornada de cerca de dez horas por dia. No entanto, avaliava que recebia uma remuneração razoável, já que não possuía especialização profissional e havia frequentado a escola até 7ª série do então 1º grau.

As empresas de prestação de serviços por telefone, “*que vão desde a entrega de fitas de vídeo até pagamentos de contas, feitas por mensageiros motorizados*”¹¹ pareciam estar se disseminando pela cidade. Nesse instante também se propagava com rapidez o consumo delivery, visto que

a grande descoberta paulista desde que os italianos popularizaram a pizza na cidade: melhor que uma marguerita em restaurante só mesmo uma marguerita em casa – entregue por um motoqueiro após a solicitação por telefone.¹²

Os motoboys, ou “*motopizzas*” como chegaram a ser denominados, eram apontados como o maior contingente do setor de serviço de entregas. Arturo Filosof, da Diskboy, afirmara que em 1990 já eram cerca de 60 empresas atuando em São Paulo. Nesse momento a maior empresa em atuação seria a Motoexpress, de propriedade de Francisco Vitoriano, com 90 motocicletas, sendo 45 próprias. Na época algumas empresas dos setor se associaram com objetivo de

⁸ Folha de S.Paulo. “*Paixão por acrobacias e coragem marcam ‘boy’ de moto*”, 20/12/1987.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Fonte: Presidência da República. Decreto nº 95.307, de 30/11/1987.

¹¹ Cassiano Polessi. “*Empresa vende até esqueleto por telefone*”. Folha de S. Paulo, 16/02/1990.

¹² Ibidem.

“normatizar os serviços, em nível de preço e implicações legais”. No final dos anos 1980 Filosof foi escolhido presidente da Associação de Empresas Transportadoras de Motocicletas – ASSETRAM, entidade que posteriormente foi substituída por outra organização patronal. O empresário afirmara que umas das preocupações da associação seria garantir a segurança dos motoqueiros. No entanto, a organização patronal se movia para definir normas de conduta empresarial em função do crescimento do mercado de entregas rápidas e o aumento da concorrência. Desse modo, uma questão já se colocava como preocupante: o registro dos empregados na carteira de trabalho, já que, de acordo com Filosof, cerca 70% do negócio das empresas de mensageiros motorizados seria derivado de contratos de prestação de serviços para outros estabelecimentos¹³. Sem a regularização adequada o entregador motorizado poderia reivindicar na justiça o vínculo trabalhista com a empresa no qual prestava serviço, criando complicações jurídicas para ambos os patrões.

Na década de 1990 os *“office boys motorizados”* passam a ser sujeitos reconhecidos no espaço urbano de São Paulo, agora retratados pela alcunha de motoboys. A retratação do seu cotidiano, marcado por conflitos com motoristas, acidentes, desrespeito às normas de trânsito, perigo e alta velocidade, passam a ser objeto de atenção pública¹⁴. O motoboy Pyterson Melônio, de 23 anos, definia assim a vantagem da atividade: *“não tem patrão do lado enchendo o saco”*. Por outro lado o motoboy descreve um acidente que sofreu na Av. Paulista ao colidir a motocicleta contra a porta aberta de um automóvel. Pyterson, de 23 anos, casado, pai de dois filhos e empregado na empresa Aerobras relatou que *“quando comecei achava mais emocionante, agora acho que é muito perigo pra pouca grana”*. Recebia Cr\$ 160 mil¹⁵ (US\$ 103) o equivalente a menos de dois salários mínimos, que na época estava em Cr\$ 96 mil¹⁶ (US\$ 62). Já o motoboy Sirlei de Carvalho, 21 anos, recebia entre salários e prêmios da empresa alemã de logística DHL, o equivalente a US\$ 387 (Cr\$ 600 mil). A reportagem também acompanhou o motoboy Mauro, que das 9h30 às 12h, rodou 61km e visitou seis empresas. Durante o percurso o piloto cometeu dez infrações de trânsito não registradas pela fiscalização (como ultrapassagem de farol vermelho, tráfego na contramão e condução sem capacete). Se fosse multado pelas normas infringidas o motoboy teria que desembolsar US\$ 472 (Cr\$ 732 mil), quantia superior ao seu salário de US\$ 277 (Cr\$ 430mil)¹⁷.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Flavio Landi. *“Motoboy cai e não quebra a cara”*. Folha de S. Paulo, 24/02/1992.

¹⁵ Em 21/02/1992 o dólar estadunidense estava cotado em 1.548 Cruzeiros (Cr\$).

¹⁶ Ver: Presidência da República. Lei nº 8.222 de 05/09/1991.

¹⁷ *Motoboy cai e não quebra a cara...*

Algum tempo depois os entregadores motorizados passam a receber a denominação pejorativa de “*cachorro louco*”, gíria utilizada para o motociclista comercial, geralmente jovem e inexperiente, “*que quebra espelhos retrovisores de carros, chama no peito (empina), faz pipocos (acelera a moto até fazer barulho de estouros) e, claro, tira racha*”¹⁸. Os entregadores motorizados são apontados como praticantes de rachas, as famosas disputas de corrida, por rivalidade ou diversão, entre veículos no espaço viário, além das inúmeras infrações de trânsito cometidas em nome das exigências da pontualidade, agilidade e também da animação contra o tédio. No ano de 1994, de acordo com a CET (Centro de Engenharia de Tráfego), 100 motociclistas morreram em acidentes na cidade de São Paulo. Max Ernani, analista da empresa, declarou na época que após o cruzamento de dados se constatou que “*os entregadores são os que mais morrem no trânsito*”¹⁹. A maioria dos motoboys, sendo “*cachorro louco*” ou não, seriam jovens entre 18 a 25 anos que entraram na atividade porque “*ou perderam o emprego ou eram office boys*”. São empregados de empresas transportadoras que possuem frota própria ou trabalhadores autônomos, com motocicleta própria, denominados “*prestadores de serviço*”. Os salários variavam de R\$ 270 a R\$ 700 (US\$ 293 a US\$760)²⁰ em jornadas de 8 a 14 horas por dia montados numa motocicleta Honda CG 125. O salário mínimo em julho de 1995 era de R\$ 100²¹ (US\$ 108).

Neste momento a atividade já se encontrava consolidada na cidade e o investimento inicial mínimo para abrir uma empresa de entregas rápidas seria por volta de R\$ 10 mil em 1996²². O investimento inicial poderia proporcionar um faturamento mensal entre R\$ 15 a 60 mil “*com margem de lucro entre 10% e 30%*”, segundo apontava os empresários do setor. O candidato a empreendedor poderia comprar os meios de produção, ou seja, adquirir uma frota própria de motocicletas e equipamentos de pilotagem e segurança, e depois, comprar a força de trabalho, isto é, contratar os motoboys. Nesse caminho as despesas seriam mais elevadas, pois uma motocicleta Honda CG 125 nova custava na época R\$ 2.885 e o salário mínimo era de R\$ 112²³. Outra modalidade seria contratar trabalhadores autônomos com motocicleta própria, reduzindo os custos de operação, já que o motociclista assume as despesas e obrigações sobre o veículo, além do empresário se livrar dos encargos trabalhistas e impostos. O proprietário da empresa RRJ Express, Ronaldo Dotta, 46 anos, afirmou que a aquisição de frota própria era

¹⁸ Antonina Lemos. “*Motoboys vivem em velocidade máxima*”. Folha de S. Paulo, 17/07/1995.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Em 14/07/1995 a cotação do dólar estava em R\$ 0,92.

²¹ Fonte: Presidência da República. Lei 9.069, de 29/06/1995.

²² Nelson Rocco. “*Empresa de motoboy exige R\$ 10mil*”. Folha de S.Paulo, 08/09/1996.

²³ Ver: Presidência da República. Lei nº 9.971, de 18/05/2000.

onerosa pois era preciso pagar imposto de renda sobre o patrimônio das motocicletas. Segundo Dotta, que contava com 385 funcionários, um motoboy contratado custaria a época R\$ 1.800 por mês. Entretanto, o motoboy Ronald Costa, 30 anos, empregado da RRJ Express, declarou que seu salário custava R\$ 389 por uma jornada de 8 horas diárias²⁴. O salário declarado por Ronald é 4.6 vezes menor que o valor informado pela RRJ Express. Desse modo, mesmo pagando encargos e impostos sobre o trabalho um motoboy não custaria R\$ 1.800 por mês. Por outro lado, a empresa começou, em 1987, com 2 motociclistas e 10 anos depois possuía contratos com 62 clientes, faturando R\$ 350 mil mensais. Posteriormente a RRJ Express entrou no ramo de transporte de valores, segurança e vigilância. Outro empresário, Francisco dos Santos, 27 anos, dono da Transervice, se queixou da concorrência dos *“motoqueiros independentes”* pois *“eles oferecem preços mais baixos do que os cobrados no mercado”*. Sua empresa cobrava R\$ 1.350 mensais sobre um contrato mensal de prestação de serviços ou R\$ 12 por hora em regime avulso e tinha 15 motoboys diretamente contratados e 10 autônomos. Contudo, o motoboy Marcus Basso, 20 anos, declarou receber R\$ 5/hora na empresa LigBoy, numa jornada e trabalho indefinida, afirmando também que *“entro as 8h e não tenho hora para sair”*²⁵.

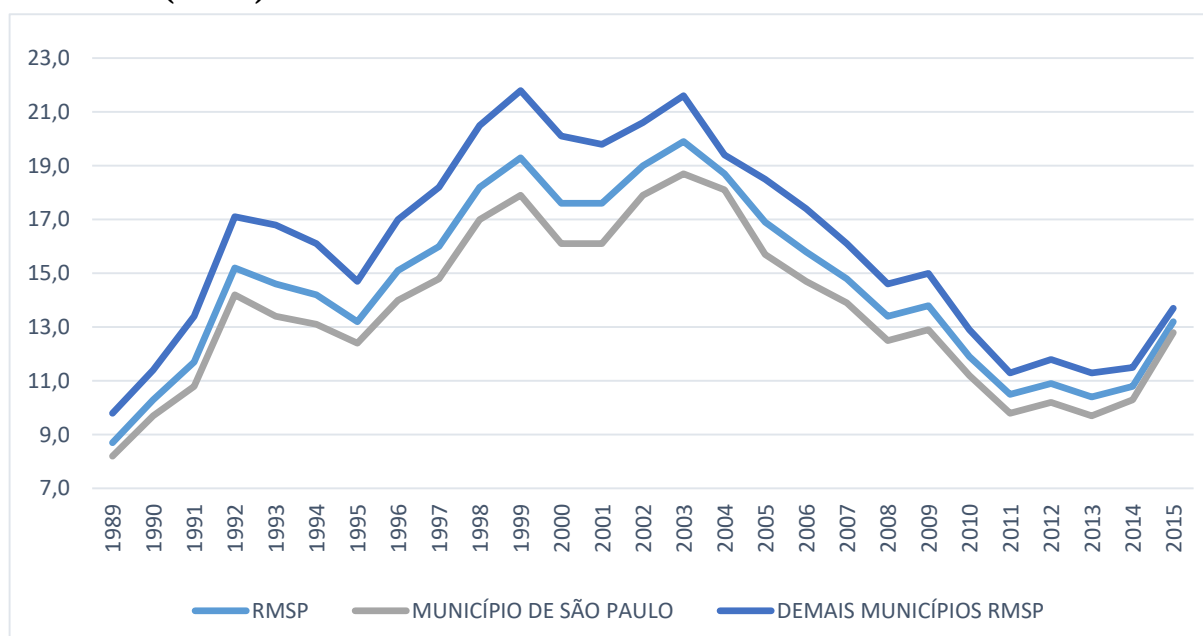
²⁴ Paula Lambert. *“Motoboys’ contam como é sua rotina”*. Folha de S.Paulo, 08/09/1996.

²⁵ Ibidem.

2. CRISE DO CAPITAL E TRABALHO PRECÁRIO NA METRÓPOLE FRAGMENTADA

Na década de 1990, conforme aponta Ito (2010, p.26-8), crescente parcela dos motociclistas em circulação na cidade passam a ser reconhecidos e identificados com a alcunha de *motoboys*. Não por acaso, a repentina ampliação da atividade está conjugada ao crescimento do desemprego e a ampliação das formas de precarização do trabalho²⁶. É nessa conjuntura que se dissemina o uso da motocicleta como meio de trabalho.

Figura 1. Taxas de desemprego na RMSP, município de SP e demais municípios da RMSP. 1989-2015. (em %).



Fonte: PED. DIEESE/SEADE. Org.: ANTUNES, A.C.F.

Segundo dados da PED²⁷ expostos acima, a partir de 1989 verifica-se um crescimento acelerado das taxas de desemprego na Região metropolitana de São Paulo – RMSP. Somente

²⁶ O termo precarização remete a condição de instabilidade e insegurança econômica associada aos processos de pauperização social. Ora, nos termos do trabalho social, designa o processo de redução de empregos estáveis e garantias laborais que atinge, direta ou indiretamente, o conjunto da classe trabalhadora. Desse modo, trata-se de um momento de redução generalizada das taxas salariais, rotatividade no mercado de trabalho e expansão do desemprego. A ampliação da insegurança e instabilidade está expressa nos empregos parciais, rotativos, e/ou temporários da força de trabalho em adequação as demandas impostas pela reprodução do capital. Assim, formas precárias de trabalho se disseminam: intensificação, extensão e fragmentação das jornadas de trabalho; modalidades contratuais flexíveis adequadas às estratégias de lucro e redução dos custos empresariais, dentre elas a terceirização; propagação e especialização do trabalho na forma de prestação de serviço (Sá, 2010)

²⁷ Fonte: PED - Pesquisa de emprego e desemprego. Convênio DIEESE/SEADE.

no período 1989-92 o desemprego aumenta em 66%. Durante a década 1990 o percentual de desempregados cresce 50%, chegando ao patamar de 19% em 1999. No conjunto dos municípios da região metropolitana, excetuando a capital, o crescimento é de 57% durante a década.

O Brasil, que passou por um período de industrialização de caráter periférico, nos anos 1980 adentra na instável esfera da financeirização econômica por meio dos ajustes relacionados ao pagamento da dívida externa. O modelo de crescimento industrial via endividamento entrou em crise também devido à brusca elevação da taxa de juros nos EUA, levando a explosão da dívida e ampliação da drenagem de capital para os mercados financeiros internacionais, principalmente Nova York e Londres. A crise econômica resultante se expressou no aumento da carestia provocada pela inflação dos preços, desvalorização dos salários e estagnação econômica. O crescimento do desemprego, por sua vez, acentuou a precarização estrutural das relações de trabalho constituídas no país.

A crise de endividamento e o choque inflacionário desse período expressam o avanço da doutrina neoliberal sobre a América Latina. Segundo Harvey (2008, p.38) em troca do reescalonamento da dívida junto ao Banco Mundial, FMI e Tesouro dos EUA, diversos Estados nacionais da periferia do capitalismo tiveram que implementar reformas que compreendiam desde a redução do gasto social e custo do trabalho até a privatização e amplas aberturas comerciais. O México foi um dos primeiros, de uma série de países, a implementar o ajuste estrutural neoliberal partir dos anos 1980. Medidas semelhantes adotadas no Brasil, principalmente na década seguinte, foram demarcando a posição do país na mundialização financeira. Como aponta Paulani, (2013, p.241-3) o Estado nacional liberou os fluxos de capital que ampliaram a transferência de ganhos financeiros e extração de mais valia em direção as centralidades do capitalismo financeiro. Ademais, o aprofundamento do neoliberalismo compreendeu a privatização de parte considerável dos ativos públicos, redução do sistema previdenciário e social, flexibilização ou eliminação dos direitos do trabalho e intensa abertura comercial.

O advento da forma neoliberal de Estado ocorreu no Chile após o golpe militar apoiado pelos EUA, em 1973. Foi disseminado nos países capitalistas centrais durante os anos 1970-80 pelos governos Thatcher, no Reino Unido, e Reagan, no EUA. A implantação do neoliberalismo se expressou nos processos de abertura e expansão comerciais, migrações industriais e liberalização dos fluxos financeiros que acentuaram a centralização do capital monopolista. Para tanto, implicou numa grande ofensiva do capital e do Estado contra as condições de vida,

organização política e identidade social dos trabalhadores. Para Harvey (2008, p.27), o neoliberalismo, além de uma corrente teórica, representa um projeto político de restabelecimento das condições de acumulação do capital pós-crise dos anos 1970, resultando na intensificação da extração de mais-valia do resto do mundo por meio de fluxos internacionais e práticas de ajuste estrutural²⁸. Nesse sentido, no contexto do desmoronamento das diferentes formas de regulação estatal surgidas no mundo capitalista central pós Segunda Guerra, o neoliberalismo, para o autor, representa a restauração do poder de classe do capital, num momento de ampliação da centralização do capital monopolista.

Para a compreensão do movimento de acumulação de capital, bem como sua inerente condição crítica, se faz necessário considerar três proposições básicas vinculadas e constituintes do modo de produção. Harvey (2012, p.166) enuncia tais termos na obra *“Os Limites do Capital”* [2013 (1982)] a partir do estudo de Marx no tocante as crises. Para este autor, as três condições do modo de produção se revelam contraditórias quando postas em movimento conjunto, expondo que a dinâmica do capital é propensa a crises. Portanto, tais tendências no capitalismo estão postas pela relação contraditória entre seus elementos constituintes.

Primeiramente, a lógica de desenvolvimento do capital é buscar o crescimento pela reprodução ampliada. Somente através desse processo que os lucros podem ser aumentados e a acumulação sustentada. O segundo elemento é que o crescimento da mais-valia só pode ser atingido pela exploração do trabalho vivo na produção. Desse modo, o controle tanto do mercado de trabalho quanto do processo produtivo é fundamental. A competição capitalista e a luta de classes levam ao terceiro elemento, que é a contínua inovação tecnológica e organizacional, ocasionando a ampliação do controle do capital sobre o trabalho. Dito de outro modo, a relação capital-trabalho estabelecida para a produção de mercadorias se efetiva na produção de mais-valia através da exploração de trabalho vivo. O sobretrabalho efetivado na esfera da produção se converte em mais-valia quando as mercadorias são realizadas já na esfera da circulação. A mais-valia realizada vai sendo apropriada pelos detentores e administradores do capital na medida que o fluxo mercantil vai se convertendo em dinheiro. Por fim, a parte da mais-valia apropriada se converte em lucro e este aumenta o valor do capital na forma de capital

²⁸ O processo de crise geral do capitalismo dos anos 1970 foi o pressuposto de uma fase de profundas transformações tecnológicas e organizacionais no regime de trabalho e de produção. Tal crise também abriu os paradigmas de um novo patamar de internacionalização e financeirização do capital. Por um lado, significava o esgarçamento dos modelos fordistas. De outro, o capitalismo avançava em direção a outro regime de acumulação atrelado a liberação de fluxos e crescimento de ganhos financeiros, aumento da competição econômica, profundas transformações urbanas e aumento da precarização do trabalho.

adicional, efetivando a acumulação. Entretanto, a concorrência capitalista pelo domínio do mercado, ou seja a hegemonia sobre a realização do valor-de-troca, se liga a necessidade de controlar o processo de trabalho e produção, levando ao investimento em capital fixo na forma de aquisição de maquinários e tecnologias. Ao aumentar a composição orgânica do capital, no aumento do trabalho morto em função do trabalho vivo, ocorre a redução do valor das mercadorias produzidas, levando, então, a queda da lucratividade.

O capital se torna excedente pois não pode ser reinvestido no processo produtivo uma vez que não atinge as taxas de valorização almejadas, na medida em que as mercadorias postas em circulação estão em dificuldade de realização também pelo seu excesso no mercado. A força de trabalho também se torna excedente já que foi expulsa do processo de produção pelas inovações tecnológicas e organizacionais no marco do desenvolvimento das forças produtivas. Tal cenário pode provocar a desvalorização generalizada de capital, mercadorias, dinheiro ou trabalho. Capital e trabalho tornam-se ociosos, não podendo se articular para a produção de mais mercadorias. Segundo Harvey (2012, p.170-1), capacidade produtiva ociosa, excesso de mercadorias e de estoques, excedentes de capital-dinheiro e desemprego massivo foram tendências típicas verificadas nas crises de 1929-33 e 1973. Por outro lado, a burguesia, enquanto classe social que administra o processo, passa a tomar medidas para conter os problemas relativos a acumulação de capital. As ações variam, em linhas gerais, desde a desvalorização generalizada, o controle macroeconômico (pela institucionalização de algum sistema de regulação) até a absorção da sobreacumulação pelo deslocamento temporal e espacial do capital ou mesmo a combinação dos dois termos.

Na obra “*O Novo Imperialismo*” [2011(b) (2003)] Harvey aprofunda a análise sobre os processos de ordenação que produzem uma geografia histórica particular do capitalismo. O deslocamento temporal compreenderia, em linhas gerais, o desvio de capital para investimentos futuros ou a aceleração dos ciclos de rotação, também abrangendo a formação de capital fictício e sistemas de endividamento. A financeirização em escala internacional impõe necessidades maiores de rotação rápida no sentido de aproveitar os ganhos, fundamentalmente especulativos, que a acumulação financeira proporciona. O resultado na produção passa a ser o acirramento da competição e a substituição frenética de tecnologias. Os entraves da acumulação podem também impulsionar o deslocamento espacial pela expansão geográfica de capital e trabalho sobranes. Tal conceito compreenderia a produção de novos espaços para prosseguimento da produção capitalista, com crescimento do comércio, transações financeiras, negócios urbanos, investimentos e possibilidades de exploração ampliada da força de trabalho. A combinação

desses processos, por sua vez, pressupõe o investimento a longo prazo com retorno lento enquanto meio de valorização de capital e absorção de trabalho excedente. No entanto, são medidas de caráter temporário diante das recorrentes e intensas crises provocadas pelas contradição do capitalismo, ou como afirma Harvey,

Na medida em que a implantação progressiva do capitalismo na face da terra amplia o espaço no âmbito do qual pode surgir o problema da superacumulação, a expansão geográfica só pode, na melhor das hipóteses, ser uma solução de curto prazo (HARVEY, 2012, p. 172).

O resultado, desse modo, se revela também pelo aumento da competição capitalista em escala internacional, estendendo, no tempo e no espaço, os problemas da acumulação. As contradições do capital, ao serem geograficamente expandidas, resultam no deslocamento espacial da crise. Ademais, a ampliação territorial da produção e reprodução capitalista incidem diretamente sobre vida social sob a forma da exploração do trabalho, opressões sobre grupos sociais vulneráveis, repressão estatal, expulsões e desapropriações, segregação socioespacial, depredação ambiental e conflitos militarizados. Já o desenvolvimento desigual e combinado expresso na relação conflituosa entre países/regiões hegemônicos e subordinados induzem a espoliação econômica através da transferência de riqueza das periferias para os centros da acumulação de capital.

As crises de acumulação também provocaram profundas alterações no funcionamento da esfera financeira do capital. Paulani (2009) aponta que a dominação da valorização financeira originou um regime de acumulação específico que impôs a liberalização e desregulamentação sobre os fluxos de capital em escala global. Ainda segundo a autora, posteriormente tal regime vai se inserir no seio da acumulação produtiva através dos mercados de ações. Em vista disso, as instituições financeiras tornam-se proprietárias de grupos empresariais de grande porte, abrindo, desse modo, um processo combinado de exterioridade e comando das finanças em relação a produção.

Para Harvey (2012, p.179), a transformação do mercado financeiro em escala internacional se fundamentou na formação de poderosos conglomerados financeiros aliados ao Estado e demais instituições políticas e financeiras. Tal processo esteve baseado, ainda segundo o autor (2012, p.181), no aprimoramento em larga escala de sistemas técnicos de coordenação e mobilidade por meio de tecnologias de comunicação, informação e automação. Ao adquirir tal centralidade o capital financeiro se estabelece como poder coordenador da acumulação capitalista. Nesse sentido, às demais formas do capital se integraram as operações financeiras ao ponto de ser *“cada vez mais difícil dizer onde começam os interesses comerciais e*

industriais e terminam os interesses estritamente financeiros” (Harvey, 2012, p.152). Como aponta Chesnais (1996), a esfera financeira se alojou no seio do processo produtivo afim de se apropriar de porções de capital para destina-los aos circuitos de valorização fictícia. A financeirização é, para o autor, um momento definido pela centralidade dos mercados de negociação de títulos com o protagonismo da propriedade e do rentismo. A reprodução ampliada de capital fictício, desse modo, se realiza mediante operações de negócios estritamente financeiras. O mundo financeiro passa a se autonomizar por meio das novas modalidades de obtenção de ganhos monetários. Desse modo, a abissal desproporção que vai se formando entre finanças e produção passa engendrar a reprodução de títulos negociáveis de diversas naturezas (de dívidas, securitização, imobiliários, rendimentos). Como sabemos, tal situação passa a ser mais explosiva para o capital:

Boa parte da fluidez, da instabilidade e do frenesi pode ser atribuída diretamente ao aumento dessa capacidade de dirigir os fluxos de capital para lá e para cá de maneiras que quase parecem desprezar as restrições de tempo e de espaço que costumam ter efeito sobre as atividades materiais de produção e consumo (HARVEY, 2012, p.155)

Entretanto, apesar do advento de poderosos mercados e corporações financeiras, a reestruturação do capitalismo pós 1970 também se baseou na “*recombinação simples das duas estratégias de procura de lucro*” (Ibidem, p.175). Ou seja, por meio da articulação entre a produção de mais-valia absoluta e relativa. Ademais, nos centros do capital, as novas tecnologias de produção provocaram desemprego em massa ao ponto de estratégias mais rentáveis de extração de mais valia absolutas fossem restauradas.

A disputa acirrada no mercado mundial entre monopólios transnacionais, no cenário de crise do capital e florescimento do neoliberalismo e da financeirização, acabaram por estabelecer novos patamares da competição capitalista. Dessa maneira, conforme indica Ferrari (2008, p.37-8) uma série processos socioeconômicos redefiniram o controle do capital sobre o trabalho social através da implementação de modificações técnicas, organizacionais e espaço-temporais sobre a produção de valor em escala global. Trazendo nesse bojo o crescimento do desemprego estrutural, também provocou o aumento da cooperação do trabalho social por meio da maior fragmentação, dispersão e articulação territorial da produção. Ainda de acordo com autora, as transformações urbano-industriais foram sentidas com mais impacto sobre a realidade industrial brasileira nos anos 1990 enquanto resultado da formação de novos arranjos espaço temporais da produção pós-1970 sob o comando dos centros da acumulação de capital.

Na RMSP, de acordo com Lencioni (1998, p.31), as alterações industriais foram comandadas por grupos econômicos transnacionais, que resultaram na desconcentração

territorial e queda da produção industrial com posterior aumento das fusões e falências de empresas. Parte da produção industrial foi sendo deslocada para novas áreas da região metropolitana em direção ao interior do estado. Conforme indica a autora (1994, p.31), já no final dos anos 1970 o valor de transformação industrial e de empregos correlatos da Capital em relação ao Interior passa a cair progressivamente. Entre o período 1989-2002, houve extinção de 566 mil empregos industriais na metrópole de São Paulo, representando uma queda de 55% do total de postos de trabalho nesse segmento. No conjunto do país, nesse mesmo período, a redução quantitativa de trabalhadores tipicamente industriais foi de 1,1 milhão, com a metrópole de São Paulo respondendo por 51% desse valor²⁹. Já no intervalo entre 1999 a 2011, a participação da indústria no PIB municipal de São Paulo recuou de 34% para 16%. No entanto, nesse mesmo intervalo, o valor produzido cresceu 59%, passando de R\$48 para R\$76 bilhões. Mesmo com o processo de desconcentração e redução da atividade industrial, o município de São Paulo ainda responde pela maior parcela relativa sobre a produção industrial do país. No entanto, em 2011 essa taxa chegou a 7,91%³⁰.

A reestruturação da produção industrial no Brasil resultou ainda na ampliação da racionalização e controle do trabalho. Para Antunes (2014, p.40) o crescimento da produtividade, conduzidas pelo ideal de eficiência e qualidade total, ocorreu tanto pelo aumento de incorporação de tecnologia ao processo produtivo quanto pelas novas formas de gestão do trabalho que produziram aumento da exploração. As transformações gerais ocorridas na esfera produtiva do capital podem ser compreendidas a partir da dinâmica contraditória do crescimento das forças produtivas. Damiani (2000, p.29), aponta que o crescimento da produtividade através do aumento do trabalho morto na composição orgânica do capital revela que:

[...] o sentido do processo de diferenciação industrial, que hoje se esclarece, é expelir trabalhadores do processo produtivo. O desenvolvimento das forças produtivas significa essa expulsão compulsória: para manter o nível de emprego, com o acrescentamento das forças produtivas e das técnicas, seria preciso um investimento acrescentado exponencialmente.

A crise de reprodução do capital direciona o aparato produtivo para obtenção de taxas de rentabilidade cada vez mais ampliadas. Entretanto, a redução de trabalho vivo provoca, a longo prazo, a redução da lucratividade e rentabilidade do capital, conforme apontado anteriormente. Além disso, a lucratividade do capital produtivo se encontra em franca

²⁹ Ver: Ministério do Trabalho e Emprego. RAIS: 1996 e 2002. (Apud: Lencioni, 2006)

³⁰ Ver: IBGE. Produto interno bruto dos municípios 1999-2002 e 2011.

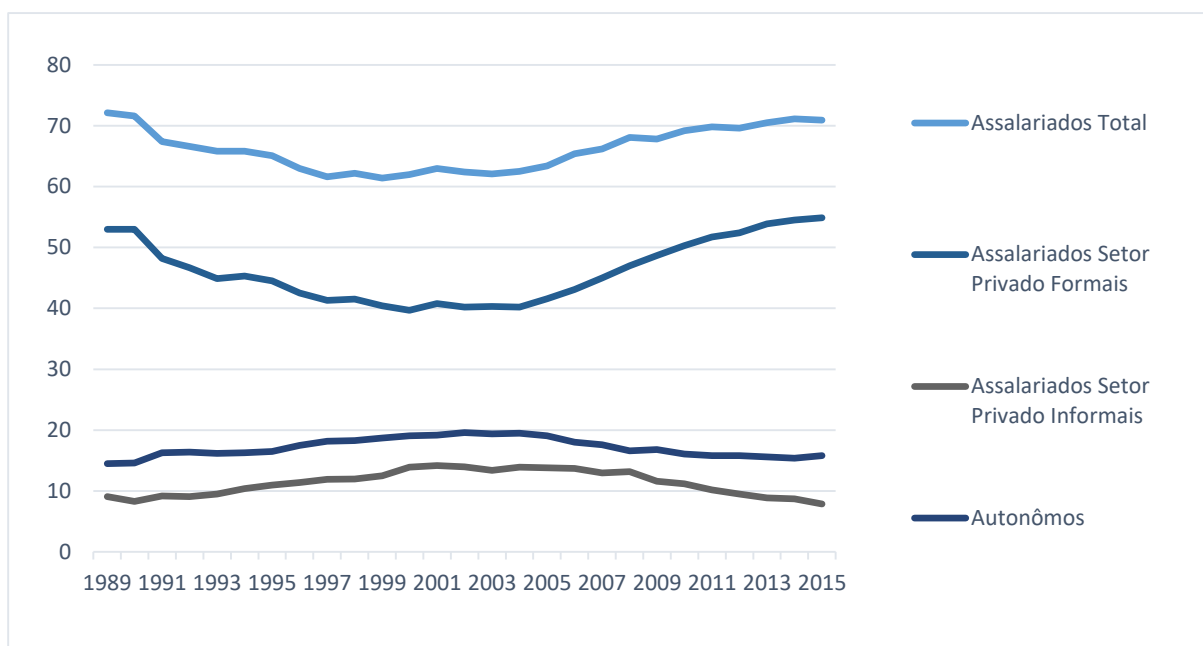
competição com os patamares de ganhos financeiros obtidos nos mercado de ações e títulos, reforçando, desse modo, a busca pela rentabilidade. O desenvolvimento das forças produtivas pode, por um lado, desenvolver novos ramos produtivos. Entretanto, o aumento da produtividade, representado na automação e aperfeiçoamento do controle do trabalho, reforçam os mecanismos de exclusão de trabalhadores do processo econômico. Ademais, o capital se orienta na ampliação da exploração econômica da população que permanece a duras penas no mercado de trabalho. A crise do trabalho, exposta no excedente estrutural da força de trabalho descartada do processo de valorização do capital, é expressão da própria crise de capital. Nesse sentido, a dinâmica atual da relação capital-trabalho para Damiani (2009, p. 47) se manifesta:

[...] como desemprego maciço; aumento da composição orgânica do capital dos empreendimentos econômicos, que reduz proporcionalmente o trabalho vivo da referida composição; *uma economia de “sobrevivência”*, em novos moldes, pois, diante da crise do trabalho, setores produtivos e de serviços, de baixa composição orgânica do capital, são mantidos e, pulverizadamente, ampliados.

As alterações no mercado de trabalho brasileiro, no contexto neoliberal de desemprego maciço e nova economia de sobrevivência, resultaram, para Antunes (2014, p.41), na exclusão de trabalhadores por meio da redução de empregos formais e a proliferação da subcontratação, implicando, dessa forma, na redução ou mesmo eliminação de direitos. Além disso, segundo o autor, o crescimento das formas de trabalho autônomo (ou sem vínculo empregatício) juntamente com as formas de terceirização do trabalho evidenciam o acirramento da competição entre os trabalhadores com crescimento da insegurança e instabilidade no emprego³¹. A flexibilidade instituída sobre produção e trabalho resultaram no enxugamento de força de trabalho nas empresas ao mesmo tempo que ampliou o emprego de mão-de-obra flutuante em adequação as demandas do mercado. Godoi (2012, p.90-1) avalia que a ampliação da flexibilização, a partir dos anos 1990, teve o sentido de fortalecer a regulação privada do trabalho. A elevação da autonomia do mercado nas questões de salário e emprego, segundo a autora, acentuou a precarização estrutural do trabalho no país. Destarte, a partir de um desemprego tornado estrutural, floresce o empreendedorismo na forma da prestação de serviços ou trabalho autônomo.

³¹ Como aponta Lencioni (2005, p.50) as relações de terceirização e subcontratação não correspondem a uma novidade no capitalismo, porém aparecem como uma relação específica e generalizadora da reestruturação produtiva. Enquadram-se nas formas de organização da produção e do trabalho social das últimas décadas. E se efetivam na segmentação de um mesmo processo produtivo em outras empresas ou unidades produtivas. Nesse curso se generaliza a relação de subcontratação ou terceirização das atividades produtivas e de operação empresarial. Conforme a autora (1994, p.58; 2005, p.48) trata-se da desintegração vertical da produção industrial e da gestão do capital que expressa-se no repasse de parte do processo produtivo ou da própria operação empresarial para outras firmas, entretanto sem deixar de controlar os diversos ciclos de valorização do capital.

Figura 2. Desempregados por posição na RMSP. 1989-2015. (em %).



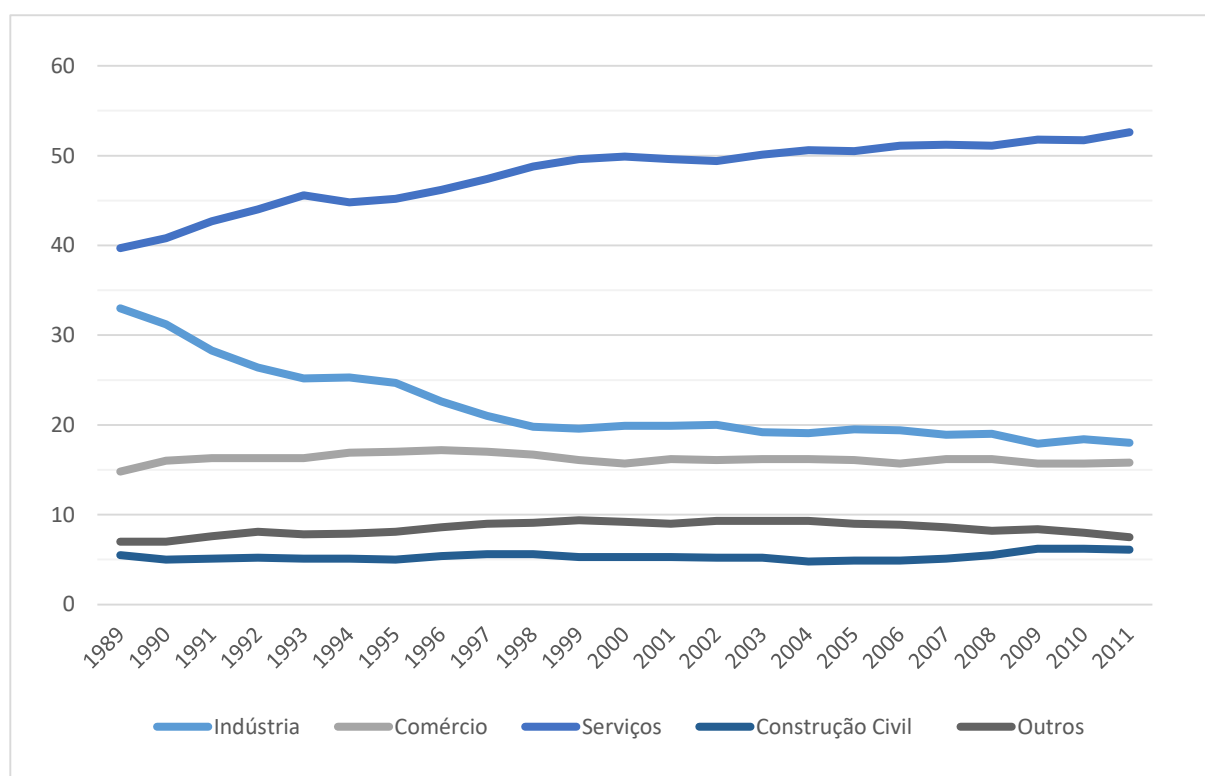
Fonte: PED. DIEESE/SEADE. Org.: ANTUNES, A.C.F.

Os dados a respeito dos vínculos empregatícios medidos pela PED expõem algumas linhas da reestruturação dos mercados de trabalho e crescimento da flexibilização. O nível de assalariamento na região metropolitana entre 1989 a 1999 recua em 11%. Na faixa dos assalariados com vínculos formais pela CLT a queda é de 13%. Somente em 2013 o índice voltou ao patamar de 1989, quando representava 53%. O trabalho autônomo cresce e atinge 19,6% do pessoal empregado em 2002. Já os assalariados sem registro no setor privado aumentam em 64% em relação a 1989, somando 14% no ano de 2002. Pochmann (2012, p.110) afirma que, embora a terceirização esteja presente em todos os ramos econômicos, o setor de serviços tem sido um terreno rentável para expansão da terceirização. No Estado de São Paulo, de acordo com o autor, constata-se que houve um aumento significativo de empregos terceirizados a partir de 1995. Nesse ano eram 110 mil trabalhadores distribuídos por 1,2 mil empresas. Já em 2015, o número de trabalhadores terceirizados chegou em 700 mil, pulverizados em 5,4 mil empresas. Antunes (2014, p.41) aponta que mais de 90% dos empregos gerados a partir de 2004 estão concentrados nos serviços e percebem remuneração de até 1,5 salário mínimo.

O processo de desconcentração da produção industrial ocasionou, segundo Lencioni (1998, p. 31), um movimento de crescimento do setor terciário, com as áreas centrais da capital concentrando por sua vez a posição de comando e gestão do capital. No ano de 2000 o setor de serviços compreendia cerca de 90 mil empresas empregando 1,2 milhão de trabalhadores

formais no município de São Paulo³². Entre 1999 a 2011 o valor produzido do setor cresceu 254%, passando de R\$87 para R\$309 bilhões. Em 2011 a participação do setor no PIB municipal foi de 64,9% enquanto que no PIB nacional chegou a 13%³³. Tais transformações podem ser acompanhadas também na distribuição dos empregos por atividade econômica na região metropolitana. De 1989 a 2011, o pessoal ocupado na indústria sofreu redução de 15%, caindo de 33 para 18%. Por outro lado, o emprego no setor de serviços cresceu 12,9%, passando de 39,7 para 52,6%. Em 1999, no Brasil, tal setor já respondia pela ocupação de 57,2% do pessoal ocupado e 58,3% do PIB, com a região Sudeste correspondendo a 67,7% do valor de produção³⁴.

Figura 3. Distribuição dos ocupados por setor econômico na RMSP. 1989-2015. (em %)



Fonte: PED. DIEESE/SEADE. Org.: ANTUNES, A.C.F.

A industrialização modernizadora marcou a formação da metrópole de São Paulo. Conduzida pelo Estado sob o viés do desenvolvimento nacional, visava tanto a constituição de um regime de valorização de capital através da constituição de um exército de reserva industrial, mercado de circulação e consumo interno produzindo também a urbanização do espaço. Por

³² Ver: MTE. Relação Anual de Informações Sociais – RAIS 2000.

³³ Ibidem.

³⁴ Fonte: IBGE: Pesquisa Anual de Serviços 1999.

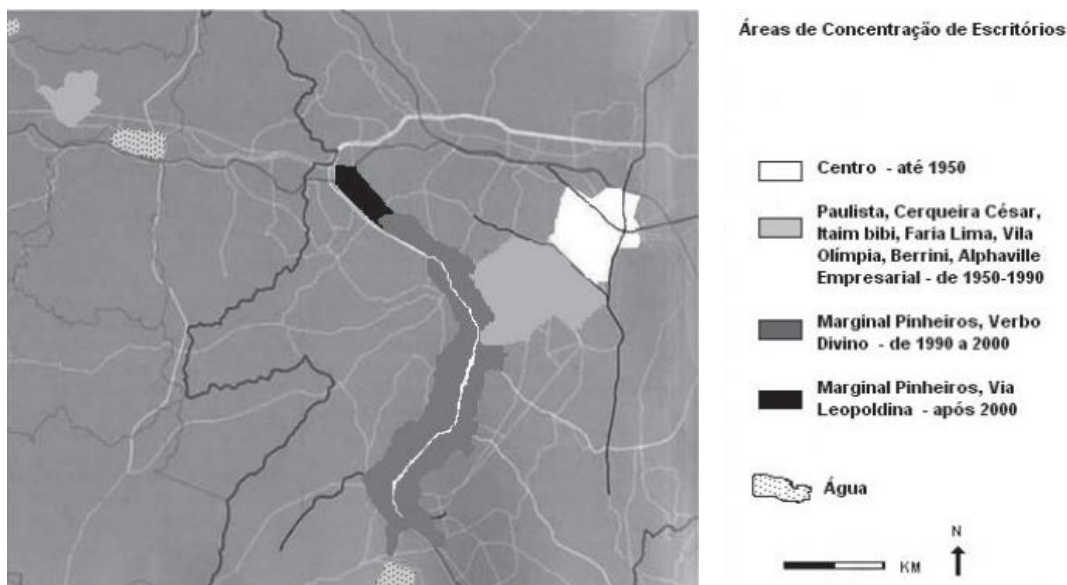
sua vez, a crise desse modelo implicou em alterações na dinâmica urbana, que por sua vez incidiram sobre a produção do espaço metropolitano. Surgiram novos conceitos e planos urbanos associados a produção, adequação e organização dos lugares procurando atender o novo momento de expansão capitalista sobre a metrópole. Momento da articulação crescente entre os negócios estritamente urbanos e os negócios dos novos setores modernos da economia. Se efetiva, dessa forma, um processo de transição, no qual a metrópole tipicamente industrial vai se desfazendo e constituindo outros rumos para a metrópole nos termos da urbanização crítica, onde segundo Damiani,

[...] todos os grupos de um certo porte, nos anos 80, dirigiram políticas visando a constituição de uma oferta global, em que a fronteira entre as atividades da construção e dos serviços urbanos se dilui, diferentes produtos urbanos são envolvidos, com a concordância, prioritária, do poder político local, num contexto político institucional descentralizado (DAMIANI, 1999 (b), p. 121).

A dispersão da atividade fabril esteve combinada ao crescimento da valorização urbana através das expansão das atividades imobiliárias e fluxos de circulação. Em decorrência, na metrópole, floresce um novo eixo financeiro-empresarial-comercial através da refuncionalização de áreas industriais desativadas que possibilitou o avanço do setor imobiliário sobre bairros residenciais, ocupações e favelas. A produção urbana engendrou um novo movimento de verticalização e, de acordo com Carlos (2009, p.306), teve como motor as inversões de capital em direção a construção de infraestrutura urbana. Processo que também atendeu as necessidades dos setores modernos da reprodução econômica pela formação de fundos de investimento imobiliário para produção de imóveis voltados ao mercado de locação empresarial.

Os eixos mais intensos da expansão urbana estão localizados na porção centro-sudoeste da capital. O setor imobiliário mais dinâmico dessa área está assentado nos perímetros das avenidas Marginal Pinheiros, Berrini, Faria Lima e Águas Espraiadas. Estão materializados nos modernos edifícios empresariais e conjuntos de escritórios; redes de hotéis, restaurantes, lazeres e demais estruturas de serviços; condomínios residenciais, verticais e horizontais, de alto padrão. A figura abaixo representa os novos eixos de expansão territorial das atividades terciárias com recente concentração em torno da Marginal do rio Pinheiros em direção a Marginal Tietê e bairros adjacentes.

Figura 4. Expansão das atividades terciárias no município de SP.



Fonte: Apud, Lencioni, 2008, p.15.

Para Lencioni (2008, p.14), a reestruturação urbana produziu movimentos de dispersão territorial e expansão metropolitana expressas na ampliação da mancha urbana. Por outro lado, a maior centralização espacial do comando do capital. Ainda de acordo com a autora (2011, p.36), há um processo de metropolização em curso, ou seja, a posição da metrópole como condição, meio e produto para a reprodução do próprio capital. A metropolização se expressa na expansão da produção de áreas destinadas a valorização imobiliária, gestão corporativa, instituições financeiras e serviços especializados. A nova dinâmica da produção urbana, ademais, amplia os mecanismos de capitalização sobre o espaço e obtenção de ganhos financeiros com a propriedade urbana. Portanto, tal momento também marca o movimento de inserção da metrópole na esfera da dominação na financeira, tanto pela produção do espaço e valorização de capital imobiliário, quanto pelos ganhos de capital fictício com especulação urbana e negociação de títulos.

A economia financeirizada ao adentrar nos negócios estritamente urbanos, de acordo com Damiani (2004, p.38-42), expande a produção imobiliária e a mercantilização da terra. A reprodução do capital e dos setores produtivos envolvem cada vez mais a produção do espaço nas regras de mercado. Em vista disso, para autora (1999(a), p.49), a potencial capacidade de produção do espaço expressa no atual estágio das forças produtivas, combinada ao movimento de capitalização da propriedade privada da terra, amplia a fragmentação e a segregação socioespacial, com a produção urbana aprisionada nas regras do mercado imobiliário. A

dinâmica da mundialização financeira também redefine dos papéis da metrópole. O controle do capital financeiro sobre produção e reprodução econômica, segundo Carlos (2009, p.305-8), se realiza também pela produção do espaço como meio de acumulação continuada e ampliada do capital, inaugurando um outro momento da geografia histórica da cidade. Para tanto, Estado e grandes grupos econômicos se articulam na produção de circuitos de valorização urbana integrados ao mercado financeiro. Processo que, de acordo com a autora, incide sobre os movimentos de extensão e explosão da metrópole e expõe o papel do Estado, tanto na orientação de investimentos quanto na elaboração de políticas de intervenção urbana. Dessa forma, os termos da urbanização residem, por um lado, no capital produtivo da indústria e Estado ordenador das classes, e de outro, na propriedade privada da terra e sua capitalização.

A formação de São Paulo, como aponta Damiani (2004, p.39-40), não produziu somente a *“metrópole dos negócios, das finanças, incluindo a urbanização como negócio”*, mas também a *“metrópole das grandes periferias”*. A produção urbana efetivou *“tempos e espaços instrumentalizados”* pela *“sujeição e controle de populações absorvidas precariamente pelo crescimento econômico”*. Quer dizer, o domínio espaço-temporal como meio/condição de controle da reprodução social. Desse modo, o negativo da urbanização se efetiva na formação das extensas periferias enquanto expressão da proletarianização e da produção de espaços precários e segregados, compreendendo, nas palavras da autora,

[...] milhões de habitantes formando um anel periférico. Vai-se da casa auto-construída até toda espécie de ordenamento na periferia: grandes conjuntos habitacionais; comercialização coletiva e popular de lotes; comercialização clandestina de loteamentos; mutirões e outros. Trata-se de uma massa periférica rodeando a cidade metropolizada (Ibidem).

A urbanização de São Paulo, primeiramente ligada a industrialização, formação de mercado de consumo incipiente e exército de reserva industrial, posteriormente foi permeado pela financeirização, produzindo a crescente explosão da cidade. A extensão da mancha urbana, por sua vez, produziu imensas periferias sem infraestrutura, destinando a classe trabalhadora a moradias precárias e espaços de baixa composição orgânica, ou seja,

Nas imensas periferias, a dos centros histórico e expandido das cidades, ou a do seu entorno, cada vez mais amplo e distanciado, metropolitano, prevalece a baixa composição orgânica do espaço, que aparece como falta de infraestrutura urbana. Designamos por urbanização crítica. *O movimento é ir distanciando os espaços periféricos e ir constituindo novas centralidades econômicas metropolitanas* (grifo nosso), (DAMIANI, 2009, p.47).

A industrialização conduzida com altas taxas de exploração e dispensa de trabalho nos setores produtivos, de acordo com Carlos (2009, p.305-6), exigiu a formação de um amplo

contingente de população desempregada e destinada a reprodução precária nas franjas da cidade capitalista. Esse excedente de força de trabalho, além de originar uma economia específica e informal, foi empregado na produção urbana e outros setores econômicos, de forma a reproduzir as relações de produção capitalistas. Tal condição foi consolidando a urbanização desigual através da formação de centralidades e periferias que, por sua vez, consolidaram fissuras no espaço urbano. A especulação e mercantilização da terra urbana levaram a expansão territorial e formação das periferias segregadas. A totalidade do cotidiano urbano, nesse sentido, se apresenta funcionalizada e fragmentada nos lugares de trabalho, moradia, circulação, consumo.

As fissuras espaciais no espaço urbano de São Paulo fragmentam as relações sociais. Segundo Damiani (1999(a), p.49), enquanto os grupos sociais vivem separados a população periférica está segregada, numa situação que reduz os conteúdos da vida e da experiência urbana. A condição socioespacial da metrópole, por sua vez, expressa uma importante dimensão do cotidiano urbano através dos fluxos de deslocamento da população trabalhadora, oscilando diariamente entre os lugares de centralidade econômica, aonde estão concentrados os empregos, e as extensas periferias urbanas, muitas vezes restritas a espaço de moradia. A fragmentação do espaço e extensão das periferias são o motor das longas e sofridas viagens enfrentadas pela massa trabalhadora diariamente, expressando uma notável relação entre organização da vida material e ambiente urbano, ou seja, a formação do cotidiano:

A Urbanização Crítica na Metrópole de São Paulo é a geografia como geografia da circulação, inclusive, do ponto de vista da vida cotidiana: a noção de ambiente equivale a conceber como as formas de organização da vida material interferem na vida cotidiana. A circulação necessária de grandes massas de população, diariamente. A mobilidade da população urbana localiza um temário caro aos estudiosos do cotidiano, temário que aparece nessa obra: *o tempo obrigatório, a imposição de uma penosa circulação diária ou impossibilidade de* (DAMIANI, 2009, p.44, grifo nosso).

O movimento da circulação se sustenta na reiteração da produção e reprodução urbana conduzida pelos negócios, incluindo a urbanização, e pelas relações de propriedade. As diversas modalidades de capitalização do espaço urbano, indo do habit aos negócios, passando pelas políticas habitacionais e mecanismos de mercantilização da terra e do imobiliário urbano continuam a hegemonizar as relações socioespaciais na metrópole. Para Damiani, (2000, p.30) tal condição manifesta os termos críticos da urbanização. Ademais, para a autora, somente a modificação das bases da produção e reprodução social poderá proporcionar a apropriação coletiva da cidade pela totalidade da sociedade. Nesse sentido, o processo que se constitui enquanto negação da cidade para seus habitantes também se manifesta na lógica da circulação urbana e na condição do motoboy enquanto

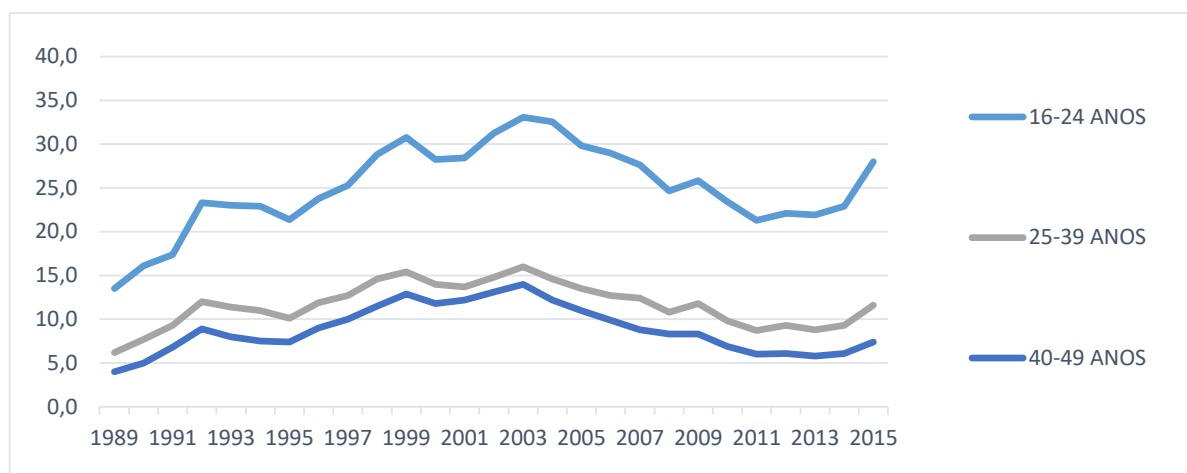
[...] estrangeiro eternamente presente no trânsito da cidade. É o indivíduo que não deveria aparecer ali, mas, invisível, deveria cumprir sua missão civilizatória e retornar ao gueto, como outros milhões, diariamente, mundo afora (STIEL NETO, 2007).

Como já foi observado, na década de 1990, o cenário de ajuste neoliberal e crise social decorrente implicaram na elevação do desemprego e redução do trabalho formal. Da mesma forma, a “*economia de sobrevivência em novos moldes*” instituída nesse período incidiu na formação e crescimento dos motoboys. A estruturação desse ramo particular dos transportes (entregas rápidas de cargas leves em motocicletas) envolveu a imbricação entre excedente estrutural da força de trabalho, avanço das formas de precarização e flexibilização do trabalho, expansão do setor de serviços com articulação entre setores econômicos, expansão do consumo enquanto contra tendência das crises de superprodução. Segundo Godoi (2012, p.98) e Silva (2009, p.31) as razões para o engajamento na atividade se localizam no desemprego generalizado, baixa experiência e qualificação profissional e escolar. As baixas expectativas dos motoboys em relação a atividade, no contexto de desvalorização da força de trabalho, ocorrem pela precária remuneração e pelo acirramento da competição no mercado de trabalho. De acordo com Stiel Neto (2007), em 2006, o perfil dos motofretistas em circulação era formado por jovens com baixa experiência de pilotagem:

Segundo uma pesquisa do IBOPE encomendada pelo CET em 2006, dos 1.800 motociclistas entrevistados nas ruas da cidade, quase a metade deles (49%) aprendeu a dirigir sem passar pela autoescola, e 40% deles dirigem motos a menos de cinco anos. Outros 26% só têm de um a três anos de experiência. A maioria é jovem: 59% tem de 18 a 29 anos. Segundo a mesma pesquisa, 26% dos motociclistas pesquisados são motoboys — dos restantes, 43% usam a moto como meio de transporte e 31% para lazer.

Tais informações apontam que grande parte dos motociclistas em circulação não possuíam formação técnica para pilotagem do veículo, enquanto outra parcela possuía baixa experiência de pilotagem. Por outro lado, a população jovem é a maior faixa etária usuária da motocicleta em São Paulo ao mesmo tempo que se encontra mais vulnerável ao desemprego ou trabalho precário. Conforme o quadro abaixo, entre 1989 a 2003 a taxa de desemprego entre os jovens de 16 a 24 anos subiu 153%, passando de 13 para 33%. Em 2011 o índice recua para 21% mas mesmo assim é 60% superior à taxa medida em 1989. Ademais, segundo a pesquisa do Ibope, a maioria dos motociclistas utilizam a motocicleta como meio de transporte, sendo que cerca de ¼ são motoboys. Esse conjunto de informações sugerem que o desemprego da população jovem é um elemento de mobilização do setor de motofrete.

Figura 5. Taxas de desemprego por idade na RMSP. 1989-2015. (em %).



Fonte: PED. DIEESE/SEADE. Org: ANTUNES, A.C.F.

O fator geracional, de acordo com Antunes & Alves (2004, p. 339), se expressa na exclusão de jovens do mercado de trabalho num movimento de oscilação entre trabalho precário ou desemprego. Nesse sentido, para os autores, também aparece um mercado educacional privado voltado a promessa de sucesso profissional, no contexto da luta por empregos. Os trabalhadores são obrigados a gastar mais tempo e recursos na formação educacional e profissional para se tornarem empregáveis. Como aponta Damiani esse processo também se manifesta na crise do trabalho:

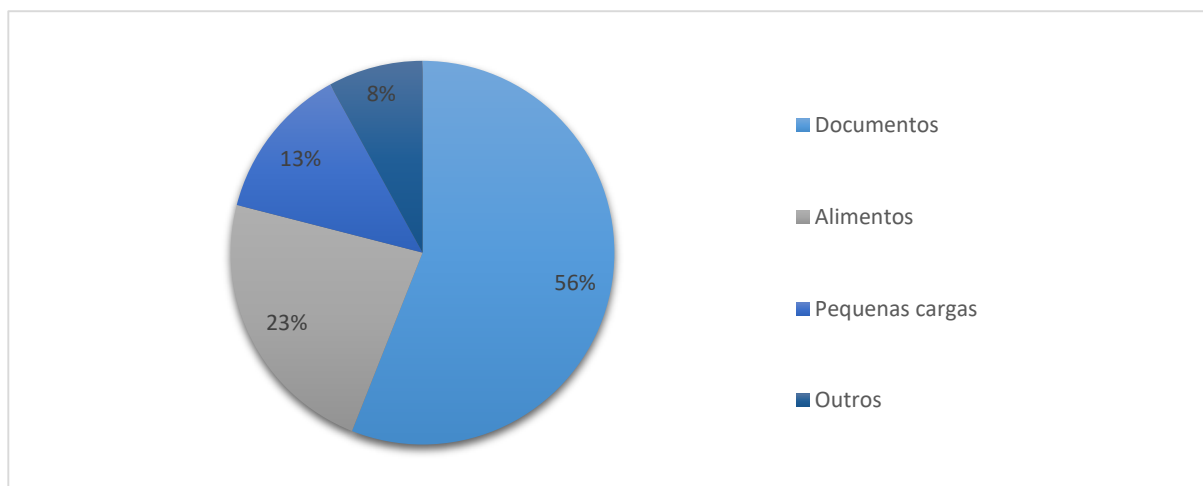
[...] o desenvolvimento das forças produtivas nas fábricas significou também, além da diminuição do trabalho, a *proliferação de trabalho tarefeiro, sem qualificação*. A mística da necessidade de trabalho qualificado envolve, na realidade, uma minoria, considerando o montante de trabalho disponível. Mística que também se transformou em mais um negócio, agora, inclusive educacional (2000, p.29).

Por outro lado, são diversos os processos que incidiram sobre o crescimento da oferta de motoboys na cidade. Segundo Silva (2009, p.57-60) a demanda ocorre pela necessidade de um sistema de entrega e coleta múltiplas vinculadas a gestão e operação mercantil, empresarial e financeira e pela imposição da circulação rápida e ágil de uma imensidade diversa de mercadorias. O autor argumenta ainda que o motoboy é produto da articulação entre “o decorrente processo de precarização do mundo do trabalho e pela relativa facilidade de se adquirir uma motocicleta.” Ademais, pensando nos termos da produção, Godoi (2012, p.96) afirma que o motofrete se desenvolve também pela expansão do consumo a domicílio (*delivery*), manifestando a adequação da indústria e comércio ao padrão *just in time*³⁵, ou seja,

³⁵ O *just in time* é um conjunto de meios técnicos de racionalização científica de gestão e operação do capital desenvolvido pelos grandes grupos econômicos industriais. As técnicas *just in time* procuram estabelecer a

nos termos da junção eficiente das esferas da produção e circulação. De acordo com a pesquisa produzida pelo Ibope em 2006, o transporte de documentos representa pouco mais da metade das tarefas executadas, enquanto que a entrega de alimentos corresponde a quase $\frac{1}{4}$ das operações de motofrete.

Figura 6. Tipos de objetos transportados pelos motoboys no município de SP. (em %).



Fonte: Ibope Opinião, 2006 (Apud, Silva, 2009).

Destarte, o crescimento e aceleração dos fluxos de produtos, bens, mercadorias e informações também produziu, no contexto urbano de São Paulo, o crescente emprego da motocicleta como meio de trabalho. A crescente sincronia entre produção e circulação exigem investimentos na ampliação e racionalização da indústria de transportes. Tal indústria representa uma necessidade do capital, expressa na eventual obrigação de deslocar espacialmente a produção para efetivação da troca, para que a mais valia se realize. E ao mesmo tempo que carrega uma particularidade que, segundo Marx, (2011, p.166-8), corresponde ao “*processo adicional de produção da indústria de transportes*”. Desse modo, para o autor, os transportes constituem setor autônomo e integrado da produção inserido na circulação. Ou seja, tal a indústria se efetiva “*como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação*”.

sincronização entre distintos espaçotempos da produção e circulação, ou seja, entre diversas formações espaçotemporais da produção do valor, exploração de trabalho, fluxo de mercadorias e dinheiro, que devem operar dentro do princípio da eficiência total. Posteriormente é um processo que procura se generalizar como norma social geral na regulação dos ritmos da vida e da reprodução social. Seu desenvolvimento pode ser entendido como resposta à crise estrutural do capitalismo nos anos 1970 que levou a necessidade de valorização do capital em intervalos de tempo cada vez menores como resposta a tendência da queda da taxa lucro no processo de produção (Ferrari, 2008).

O capital investido nesse setor pode acrescentar valor aos produtos transportados, de um lado pela transferência de valor dos meios de transporte e, por outro, pelo valor adicional criado pelo trabalho de transportar. Tal acréscimo se divide em reposição salarial e mais-valia. O setor de transporte, desse modo, adiciona valor ao capital na medida que proporciona a produção de um excedente de valor a partir do sobretrabalho apropriado na forma de mais-valia. Novamente como aponta Marx (2011, p.65):

O que a indústria de transporte vende é a própria mudança de lugar. O efeito útil produzido está inseparavelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente o processo de produção que ele realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio que circulasse como mercadoria. Mas o valor-de-troca desse efeito útil é determinado, como o de qualquer outra mercadoria, pelo valor dos elementos de produção (força de trabalho e meios de produção) consumidos para obter mais-valia gerada pelo trabalho excedente dos trabalhadores empregados na indústria de transportes.

Segundo Mandel (1982, p.269-71), a ampliação das funções intermediárias do capital, tais como comércio, transportes, armazenamento, crédito, bancos, seguradoras, pesquisa de mercado, publicidade e outros serviços especializados, implicam no crescimento combinado da divisão social e da socialização objetiva do trabalho. Por outro lado, a estruturação desse complexo aparato evidencia tanto a elevação dos custos de venda das mercadorias quanto as dificuldades postas sobre o processo de valorização e realização do capital que, ademais, exigem manter produção e circulação em movimento constante. Desse modo, como aponta o autor, a importância dos transportes, e demais funções intermediárias, residem na ampliação do domínio do comércio internacional e do sistema internacional de crédito, ao mesmo tempo que manifestam o crescimento da divisão e da socialização do trabalho. Nesse sentido:

Quanto mais generalizada a produção de mercadorias e quanto mais adiantada a divisão do trabalho, tanto mais essas funções intermediárias precisam ser sistematizadas e racionalizadas, afim de assegurar produção e venda continua. A tendência a redução do tempo de giro do capital, inerente ao modo de produção capitalista, só pode tornar-se realidade se o capital (comercial e financeiro) se apossar cada vez mais dessas funções intermediárias (MANDEL, 1982, p.270).

Ademais, a hegemonia da financeirização, para Ferrari (2008, p.101), resulta no aumento da velocidade de rotação (giro) do capital e, conseqüentemente, no crescimento dos fluxos de mercadorias. Como apontado anteriormente, a acumulação financeira se alojou no seio da produção industrial através da ampliação da centralização e monopolização do capital. Processo que foi sustentando pelo crescimento vertiginoso de fusões, falências, novos terrenos

de investimento, negociação de títulos de propriedade, ações e outros produtos nos mercados financeiros. A centralização monopolista-financeira procura extrair mais-valia em tempos mais curtos visando destinar parcelas de capital ao circuito de valorização financeira espalhados pelo mundo. Nesse sentido, a cadeia global de produção de valor se reproduz cada vez mais acelerada no tempo. Por outro lado, estando as cadeias de produção ampliadas e pulverizadas no espaço, as operações de transporte, no contexto do mercado mundial, ganham importância enquanto elo de sincronização entre os diferentes espaçotempos da produção, circulação, distribuição e consumo, uma vez que o

[...] aumento na velocidade de rotação do capital com a apropriação de fatias de tempo de trabalho de um número crescente de trabalhadores dispersos geograficamente e conectados de formas cada vez menos convencionais aos fluxos de mais-valia têm jogado em circulação uma quantidade cada vez maior de mercadorias e serviços – não apenas mercadorias e serviços transportados para os locais de consumo final, mas também, mercadorias e serviços transportados para consumo produtivo entre fornecedores, subfornecedores e fabricantes. (FERRARI, 2008, p.95)

Esse movimento implica também em alterações na dinâmica urbana. Por um lado, como aponta Ferrari (2008, p.96), as atividades sincronizadas de produção e circulação provocam o abarrotamento do espaço urbano pelos meios de transporte. Por outro lado, a hegemonia do automóvel amplia a saturação do espaço, formando barreiras aos fluxos de circulação. Tais entraves passam a ser contornados por meio da racionalização do espaço urbano através de planos e ações que envolvem a produção de novas e modernas vias de rodagem. As obras de expansão e modernização viária, por sua vez, funcionam também como instrumentos para produção e valorização do imobiliário urbano e formação de novos negócios financeiros.

O alastramento de setores produtivos e de serviços de baixa composição orgânica dentro do universo da “*nova economia de sobrevivência*” pode ser verificado nessa nova categoria de trabalhadores urbanos. No entanto, a introdução em massa de motocicletas na circulação urbana representa um crescimento da composição orgânica do capital ao mesmo tempo que mobiliza um alto contingente de motociclistas, que passam a cumprir intensas e extensas jornadas de trabalho em troca de salários precários e flutuantes. A extração de mais-valia por meio do uso intenso e extenso de trabalho morto influi positivamente sobre a lucratividade geral do capital. E como veremos melhor adiante, o motoboy se encontra sob intensa exploração.

O êxito das empresas prestadoras de serviço reside no poder de regulação e rebaixamento dos salários, visto que atuam como agenciadoras de força de trabalho de baixo custo. Nesse sentido, tais empresas contribuem ativamente para a fragmentação da organização, poder de resistência e laços de solidariedade dos trabalhadores. A rentabilidade desse setor se

orienta pelo maior ganho possível sobre o preço dos contratos de prestação de serviço que se efetivam através da exploração ampliada do trabalho. As empresas contratantes reduzem custos, podendo realizar poupança através da economia de capital variável. Já as empresas ofertantes do serviço se beneficiam da extração e apropriação de mais-valia.

A diversidade de realidades e vínculos trabalhistas instáveis, para Silva (2009, p. 67-8) torna complexa a investigação da atividade dos motoboys. Já adentrando nas formas de vinculação à atividade, Godoi (2012, p.92-102) afirma que a diversidade de formas de contratação averiguada entre os motoboys demonstra as “*formas de gestão da força de trabalho*” instituídas principalmente no universo da terceirização. No entanto, os dois autores procuraram elencar as principais formas de vinculação à atividade, que ocorrem sob a forma de trabalho autônomo, contratado direto, contratado terceirizado ou pessoa jurídica (prestador de serviço regularizado)³⁶. Ora, em relação as formas de terceirização do trabalho ocorrem três tipos principais de engajamento de trabalhadores em empresas prestadoras de serviço: trabalhador fixo, avulso ou esporádico³⁷.

No setor de motofrete ainda existe uma fração de trabalhadores autônomos na forma de prestador de serviço que dispõem de estatuto formal de empresário. Entretanto na maioria das vezes, se mantém como força de trabalho à medida em que a atividade empreendida não lhes permite acumular. Para a autora (2012, p.105) o negócio na maioria das vezes torna-se restrito à reposição dos custos da atividade empresarial e subsistência pessoal e familiar. Ademais, esse processo geralmente redundando em espoliação e exploração do trabalho, muitas vezes se reproduzindo no círculo local, doméstico ou familiar. Desse modo, a existência de diferentes modalidades contratuais atendem aos requisitos empresariais na exigência de “*flexibilidade de disposição, de localização e de abordagens de tarefas*”, como afirma Harvey (2012, p.175), conformando uma força de trabalho disciplinada e de baixo custo.

³⁶ Além disso os autores encontraram uma miríade de formas de contratação, qual sejam: (a) trabalhadores diretamente empregados em empresas de motofrete com ou sem registro em carteira de trabalho, ou seja, registro formal de trabalho; (b) trabalhadores empregados diretamente como motoboy, com ou sem registro formal, em empresas de outros ramos econômicos; (c) trabalhadores indiretos, ou seja, terceirizados, com ou sem registro formal, vinculados a empresas de motofrete mas atuando para empresas de outros ramos; (d) trabalhadores autônomos, com ou sem registro de prestador de serviço junto ao poder municipal; e por fim, (e) o trabalhador esporádico, ou *freelancer*, que é uma variação precarizada do trabalhador autônomo, mas que não possui qualquer vínculo contratual, com atuação eventual em regime diferenciado de remuneração e prestando serviço para empresas, regularizadas ou não, ou mesmo para pessoas físicas.

³⁷ De acordo com Godoi (2012, p. 101) o trabalhador fixo é aquele que geralmente conta com registro formal e é agenciado pela empresa fornecedora por meio de contrato de prestação de serviço com a empresa consumidora ou contratante; avulso é aquele que nem sempre contém registro formal e que fica à disposição da empresa fornecedora para realizar entregas a diferentes empresas contratantes. E por fim o trabalhador esporádico, ou *freelancer*, que nunca possui registro, só sendo requisitado pela empresa fornecedora/agenciadora quando ocorre aumento da demanda de entregas.

As relações salariais e jornadas de trabalho também são diversificadas no setor de motofrete. Coexistem diversas formas de relações salariais, que vão desde o pagamento por período, deslocamento, tarefa, comissão, partilha até a combinação entre modalidades de remuneração fixa e variável. Mas, de um modo geral, a remuneração salarial é definida por tempo de trabalho ou por produção. Diniz (2003, p.49) verificou a existência de salários pagos por hora e por deslocamento/comissão, ou seja, combinação entre remuneração fixa e por produtividade individual. Segundo o autor, como a maioria dos motoboys são proprietários do meio de trabalho, pode ocorrer, dependendo do vínculo contratual estabelecido, remuneração específica relativa a depreciação, desgaste e manutenção da motocicleta e gastos com combustível. Essa condição implica que os custos de reposição do veículo recaem em grande parte ou totalidade sobre o trabalhador. Ademais, tal remuneração compensatória não cobre as despesas reais que recaem sobre o uso e propriedade do veículo. Além dos custos de manutenção com troca de peças e mão de obra, o motoboy deve arcar com as taxas sobre a propriedade do veículo e exercício da atividade, multas de trânsito, equipamentos obrigatórios, subornos para polícia e agentes de trânsito, cursos e treinamentos específicos. Motoboys autônomos podem adicionar parte destas despesas no preço dos contratos de prestação de serviços, mas não podem repassar todos os custos devido à concorrência acirrada no mercado de entregas rápidas. Outro contingente, não possuindo vínculos contratuais, nem chegam a receber essas quantias devidamente, pois são remunerados mediante a quantidade de entregas realizadas.

Os patamares salariais entre motoboys e empresas são de difíceis cálculo devido aos ganhos salariais serem variáveis e vinculados a produtividade. Além disso, na ausência de um contrato de trabalho coletivo forte e abrangente, os acordos salariais são muitas vezes feitos de forma individual, diretamente entre patrão e empregado, ou entre prestador de serviço e cliente. Mas é possível ter uma dimensão através de alguns acordos coletivos celebrados pelo SindimotoSP³⁸ com alguns ramos econômicos, como entrega de impressos, delivery, empresas de entregas rápidas. Esses acordos coletivos foram analisados para se obter alguma dimensão da remuneração de uma parcela dos motoboys.

No acordo celebrado para o período 2015/2016 com o Sindicato das Empresas de Distribuição de Entregas Rápidas do Estado de São Paulo – SEDERSP, ou seja, o sindicato das

³⁸ SindmotoSP é o Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo. Tem uma atuação pautada pela presença nos espaços institucionais em busca de regulamentação e direitos para a categoria. É ligado a uma lógica de sindicalismo parceiro e colaborativo, que busca de soluções conjuntas e negociadas em busca da adequação do setor.

terceirizadas de transporte rápido, o piso salarial equivale a R\$ 1123,20 ou seja, 1,4 salário mínimo. Além disso, existe um sistema de remuneração denominado *Ponto Valor Referência – PVR*, que é um sistema de pagamento por tarefa ou ponto que no período foi acordado em R\$ 7,58. Desse valor R\$ 4,70 é referente a parte salarial direta e descanso semanal remunerado e R\$ 2,88 sobre a depreciação da motocicleta ao valor da tarefa estabelecida. Quando o trabalhador coloca seu equipamento a disposição do empregador, ou seja seu meio de trabalho, recebe uma reposição definida por quilometragem percorrida. Até 120km por dia ou 2.520km por mês percorridos o motoboy recebe R\$ 522,23 mais R\$ 0,22 por quilometragem adicional (SINDIMOTOSP & SEDERSP, 2015).

Já o acordo com o setor delivery, celebrado para o período 2014/2016 com o Sindicato dos Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo – SinHoRes o piso salarial normativo era R\$ 856,65. Além do mais, as empresas poderiam contratar por período pagando R\$ 3,89/hora e não se obrigando a custear as despesas de reposição do veículo. As jornadas celebradas estão no parâmetro da legislação de até 8 horas diárias somando 220 horas mensais (SINDIMOTO & SINHORES, 2014). Essa comparação entre dois acordos celebrados já mostram, numa certa dimensão, como funciona o setor de motofrete: baixas remunerações, flexibilidade salarial e jornadas de trabalho extensa e intensa. Nesse sentido, o trabalhador remunerado por produtividade teria que efetivar 1 tarefa a cada 33 minutos, totalizando 395 por mês, dentro de uma jornada de 220 horas mensais, para receber o salário mínimo nominal e necessário estipulado pelo DIEESE de R\$ 3.377,63³⁹. No entanto, cerca de 35% da remuneração corresponde aos custos de reposição do meio de trabalho.

Diniz (2003) e Silva (2009) apontam que em média as empresas dão prazo de duas horas para efetivação do serviço de entrega. Então, se considerarmos que um motoboy realiza uma tarefa por hora, numa jornada mensal de 220 horas mensais, receberia mais ou menos o piso normativo da categoria, uma faixa de remuneração entre a faixa de 1 a 1,5 salários mínimos. Caso se prolongue a jornada para 12 horas por dia, totalizando 300 horas semanais, o motoboy receberia 60% do salário mínimo estipulado pelo DIEESE. Esse valor de R\$ 2.026, 57 representa, por outro lado, um valor nominal 230% acima do salário mínimo, que é de R\$

³⁹ Fonte: DIEESE. Para calcular o Salário Mínimo Necessário, o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos considera o preceito constitucional de que o salário mínimo deve atender as necessidades básicas do trabalhador e de sua família e cujo valor é único para todo o país. A constituição, promulgada em 5 de outubro de 1988, define o salário mínimo como aquele fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas (do trabalhador) e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo.

880,00. Tal exemplo evidencia que o trabalhador precisa trabalhar ao menos 60 horas semanais, ou seja, 16 horas a mais que jornada oficial, para obter uma remuneração equivalente a 2,3 vezes o salário mínimo oficial.

Como os salários são insuficientes e incertos para a reprodução dos trabalhadores as jornadas são extensas, inclusive pela justaposição de empregos, as vezes em diferentes ramos econômicos. Os estudos consultados mostram jornadas médias de 12 horas por dia, podendo chegar a 15 ou 20 horas de acordo com as demandas e formas de remuneração empregadas (DINIZ, 2003; SILVA; 2009; GODOI; 2012). Esse cenário revela um regime de oscilações na jornada de trabalho, se expressando desde jornadas mínimas, insuficientes para reprodução, até jornadas máximas, acumuladas ou descontínuas, que tornam degradantes as condições de reprodução do trabalhador. As jornadas fragmentadas e flexíveis exigem diversos vínculos de emprego em sob distintas formas contratuais. Assim, o trabalhador pode distribuir jornais durante a madrugada, depois transportar toda ordem de documentos no circuito empresarial durante o horário comercial e de noite fazer entregas delivery de comida. Da mesma forma, ocorre ao trabalhador de outros ramos econômicos que se emprega como motoboy em condição esporádica nas horas ociosas. Ou até o trabalhador desempregado proprietário de motocicleta que também pode ocasionalmente ser mobilizado em modalidade esporádica.

Além da eficiência, flexibilidade e rapidez, o trabalho do motoboy necessita se efetivar em outros termos, exigindo, assim, diversas habilidades no cumprimento de tarefas burocráticas e específicas em repartições, escritórios, agências bancárias e clientes em geral. No setor *delivery* existe a particularidade do motoboy se responsabilizar pela rapidez da entrega e estado/condição da mercadoria, situação que compreende assumir o prejuízo por eventuais falhas. Impelido a executar com precisão trajetos carregados de perigos, obstáculos e nervosismo sob condições climáticas e ambientais adversas, o motoboy incorpora o ritmo da máquina. A lógica da rapidez e pontualidade não considera os elementos práticos e subjetivos que envolvem a atividade e recaem sobre o trabalhador. Desse modo, “*toda racionalidade econômica pesa sobre o vivido, sobre o cotidiano*” (Damiani, (1999 (a), p.52) e a eficiência dos negócios aprisiona o motoboy, que se sujeita a tal racionalidade na expectativa de assegurar seus parcos meios de sobrevivência.

3. INVASÃO DAS MOTOCICLETAS, REGULAMENTOS E SURGIMENTO DO MOTOFRETE

A produção em massa do automóvel criou novos meios de flexibilidade espacial e aceleração do tempo social. Definiu, ademais, padrões de planejamento e produção do espaço urbano ao longo do século XX. Em contrapartida, a formação metropolitana de São Paulo também atendeu aos propósitos do consumo em massa do automóvel. A disseminação do transporte individual e particular motorizado, nos marcos da urbanização e industrialização modernizadora, esteve combinada a produção de sistemas rodoviários que alavancaram tanto a valorização urbana quanto a remoção de populações para a produção de tais empreendimentos.

Além da ampliação da segregação urbana, tal processo contribuiu para a expansão da mancha metropolitana e trouxe consigo a depredação da rede hidrográfica, cobertura vegetal, solo e camada atmosférica. O desenvolvimento da motorização levou ao estado de colapso do sistema viário e colaborou para a popularização das motocicletas, principalmente a partir dos anos 1990. Desse modo, a promessa de rapidez, alcance e agilidade contida no automóvel passou a se tornar cada vez mais inviável na prática.

A produção padronizada em massa, que generalizou e massificou o uso do automóvel em escala internacional, vincula-se as necessidades dos oligopólios da indústria automotiva, petrolífera e demais cadeias produtivas correlatas. Para Kurz (2009) a produção de veículos automotores é um segmento importante da valorização real de capital. Desse modo, o transporte urbano passou a ser orientado para as modalidades individuais e particulares. A crescente racionalização do trabalho produtivo e da automação impôs ao capital a necessidade de produzir e realizar uma massa cada vez maior de mercadorias afim de manter os patamares tanto da taxa como da massa de lucros. As finanças atuam nesse cenário tanto através da formação de sistemas de endividamento que possam viabilizar ciclos de produção e consumo quanto pela especulação e desvalorização de capitais nos mercados de ações e títulos. Os laços que unem indústria monopolistas, corporações e mercados financeiros se tornam mais firmes na medida em que os sistema de crédito e endividamento monetário passam a comandar a reprodução econômica nos mercados de produção e consumo de massa.

A reestruturação produtiva dos anos 1970/80 também esteve baseada na expansão e alastramento dos métodos de organização japonesa do trabalho industrial, localizados principalmente na produção automotiva através das técnicas toyotistas de gestão e controle. Já, a expansão do capital produtivo japonês, a partir desse período, acarretou, no contexto das

políticas de colonização da Amazônia pós-64, na formação da indústria de motocicletas na Zona Franca de Manaus⁴⁰. Em 1976 a corporação japonesa Honda implantou uma fábrica em Manaus para a produção do modelo CG 125, que viria a se tornar a motocicleta mais popular e comercializada do Brasil. Em 1980 a produção chegou em 125.000 unidades, com a Honda dominando cerca de 80% do mercado. Em 1985 a corporação japonesa Yamaha também instalou uma fábrica em Manaus. Marcelino (2002, p.12) apresenta os benefícios, para o capital da Honda, da instalação da Zona Franca de Manaus: incentivos fiscais para importação de equipamentos de alta tecnologia e farta oferta de força de trabalho sem experiência industrial e sindical. E, ademais, dentro de um mercado automotivo e transporte urbano dominado pelos veículos de quatro rodas.

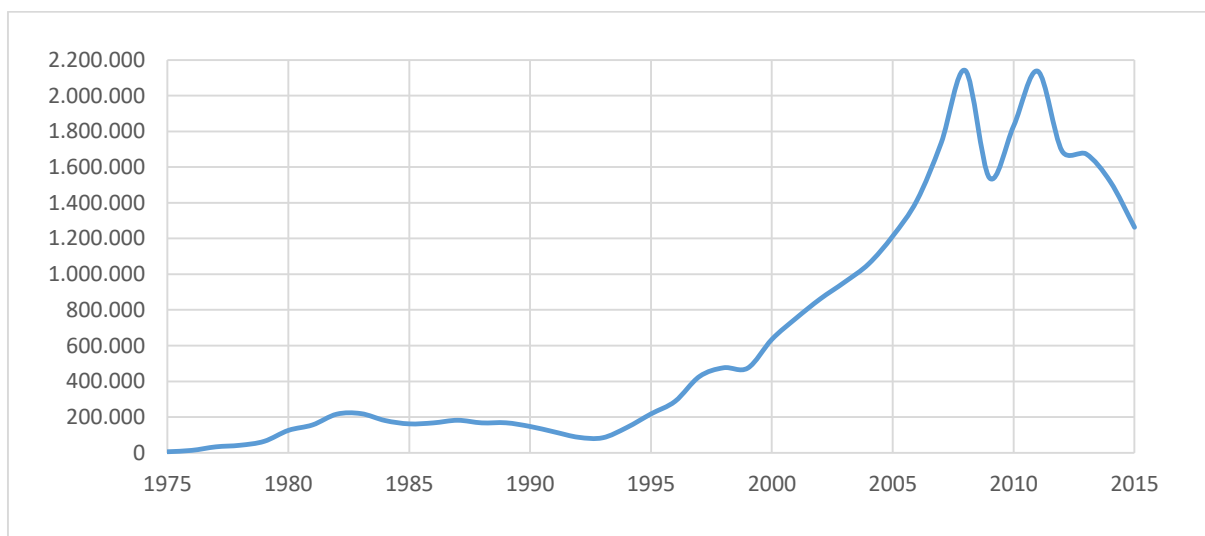
Na década de 1980 a indústria de montagem em Manaus passou a crescer, sustentando um setor da indústria nacional de insumos e componentes instalada principalmente em São Paulo. Dessa forma, em 1989, 1,7 milhões de motocicletas já haviam sido produzidas no país. No começo da década de 1990, em decorrência da conjuntura de crise econômica e primeiros impactos do ajuste neoliberal, a produção de motocicletas sofreu uma retração, chegando a recuar 43% em 1993. Em 1991, a partir de nova lei federal, as normas de produção industrial do setor foram flexibilizadas para ampliar margem de benefícios fiscais ao pólo de Manaus. Essas normas foram sendo constantemente modificadas de acordo com abertura da economia brasileira nos anos 1990, tornando-se um mecanismo vantajoso para o setor de motocicletas. Os limites de importação também foram anulados e a paridade entre o dólar estadunidense e o real brasileiro atuaram no crescimento do mercado de motocicletas (ABRACICLO, 2011, p.21-29).

Em 1997 o setor Duas Rodas produziu 426 mil veículos e chegou a representar 14% do faturamento do pólo. Já em 2008 a proporção chegou a 25% com 2, 1 milhões de motocicletas produzidas, um aumento de 1.400% em relação a produção verificada em 1990, que atingiu de 146 mil unidades. De 1997 até 2008 o setor cresceu 224%, isto é, numa taxa de 18% ao ano.

⁴⁰ A produção de motocicletas no Brasil está intimamente associada ao Polo Industrial de Manaus. A Zona Franca de foi criada em 1957, a partir de lei federal, para funcionar como porto livre de estocagem e transporte de mercadorias estrangeiras. Em 1967 o Governo Federal modificou a base legal da Zona Franca ao instituir incentivos fiscais pelo prazo de 30 anos visando a instalação de um polo comercial, industrial e agropecuário na Amazônia Ocidental. As atividades industriais tiveram início em 1972, após o término das obras de infraestrutura que compreendeu a instalação das redes de energia elétrica, água e esgotos e abertura da rede viária. Os lotes eram vendidos a preços simbólicos para as empresas com prazo de 10 anos para quitação do terreno, numa área de 1.700 hectares divididos em 150 lotes em terras de propriedade do Campus Universitário. Em 1975/76 foram definidos, a partir de decretos, os Índices Mínimos de Nacionalização para produtos industrializados na Zona Franca e limites máximos de importação. (Fonte: SUFRAMA. Histórico da Zona Franca de Manaus; Implantação do Distrito Industrial).

Em 2004 foi ultrapassada a marca de 1 milhão de unidades produzidas por ano, com exatamente 1.057.333 veículos. De 2007 a 2014 foram produzidas mais 14 milhões de motocicletas no país, quantia 26% maior que toda produção do período 1975-2006, que somadas equivalem a 11,2 milhões de unidades. Nos últimos 7 anos a produção de motocicletas no Brasil foi superior em relação a todo um período de 21 anos. Entretanto a partir de 2012 até 2015 a produção caiu em média 11% a ano, acumulando uma redução de 47% (ABRACICLO, 2011, 2015).

Figura 7. Produção anual de motocicletas no Brasil. 1975-2015. (em unidades)



Fonte: ABRACICLO. In: Anuário Brasileiro da Indústria de Motocicletas, 2011, 2015.

As bases para a disseminação das motocicletas no país residem na implantação do pólo industrial em Manaus, voltado ao oferecimento de vantagens para internacionalização do capital japonês. Ademais, as bases materiais e espaciais do transporte rodoviário já estavam postas através de um desenvolvimento histórico anterior, dentro e fora das fronteiras urbanas. Tanto pela infraestrutura de rodagem, quanto pela estrutura econômica de produção e reprodução do consumo automotivo. Por outro lado, havia uma indústria mecânica nacional já instalada em São Paulo e especializada no setor automotivo que foi incorporada na cadeia produtiva da motocicleta. Esse processo dependeu da efetivação de arranjos estatais, político-institucionais e espaciais na viabilização do investimento industrial, controle do mercado e dos fluxos comerciais e financeiros.

As motocicletas aparecem para refazer essa promessa de recuperação da rapidez, agilidade e eficiência no trânsito ao mesmo tempo que mitiga os problemas de deslocamento no sobrecarregado espaço viário urbano. Para se firmar no mercado de consumo de massas o veículo passou pela construção de uma identidade e imagem social de apelo. De um lado,

considerada um meio de transporte eficiente, adaptável e acessível. De outro, apresentada como meio de integração regional, inclusão social, democratização do consumo e liberdade. Ou seja, tal representação procura se vincular ao discurso político vigente e aos interesses econômicos dominantes:

A distribuição geográfica de sua comercialização apresenta, da mesma forma, raro exemplo de democracia, alçando regiões menos desenvolvidas ao posto de líderes de mercado, enfatizando o diferencial com relação aos demais meios de locomoção, revelando-se como o verdadeiro veículo de inclusão social, possibilitando a efetiva liberdade de ir e vir, desejada por todos os brasileiros (ABRACICLO, 2011, p. 9).

Se no passado a motocicleta era definida através de uma combinação entre meio de transporte pessoal, objeto de recreação e símbolo de condição social, atualmente, ao popularizar o transporte motorizado individual, tornou-se também um artigo de consumo de massas e meio de trabalho

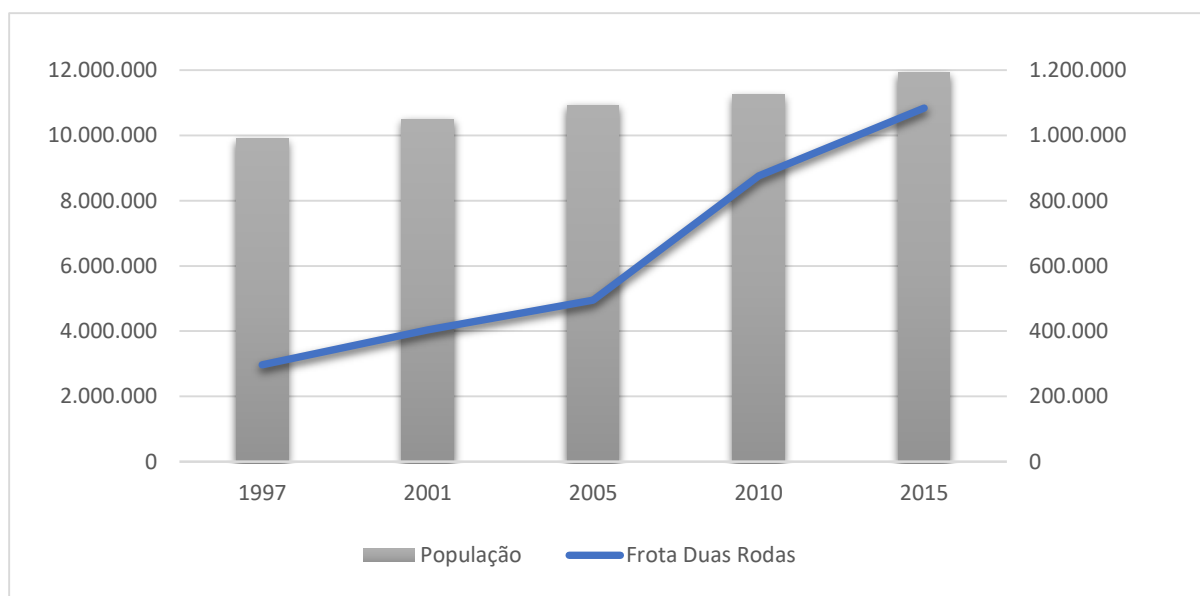
A motocicleta se posiciona como uma das mais importantes soluções para o aproveitamento eficaz do espaço viário, além de meio de inclusão de classes socioeconômicas ao transporte individual, facilitando as movimentações de ida e vinda do trabalho e da escola, a geração de renda e os momentos agradáveis de lazer. (ABRACICLO, 2012, p.10)

A propagação da motocicleta também representa a dupla inserção da população pobre e trabalhadora no mercado de consumo automotivo e no mercado de trabalho. Sua utilização como meio de trabalho pode caracterizar uma forma de consumo produtivo. A lógica dos negócios impõe acelerar a circulação visando engendrar mais rapidamente novos ciclos de valorização, exigindo, desse modo, novas condições de racionalização e articulação da operação do capital. Tal uso, entretanto, ultrapassa o universo dos motoboys e da oferta de serviços de transporte. Abrange também o deslocamento diário de milhares de trabalhadores entre os lugares de emprego e o lugares de moradia. Tal movimento representa, de acordo com Damiani, (2009, p.309) a cisão do espaço urbano no qual a força de trabalho está concentrada nas periferias estendidas e de baixa composição orgânica do espaço. Em oposição, nos espaços da cidade dos negócios, está mais concentrada a oferta de emprego da força de trabalho e aonde se desenvolvem mais intensamente as atividades econômicas: comando do capital, oferta variada de serviços, espaços de consumo, produção imobiliária e lazeres mercantilizados.

De acordo com a pesquisa Origem-Destino, em 1997 foram registradas 146 mil viagens diárias de motocicleta na RMSP. Em 2007 foram 721 mil deslocamentos por dia, representando aumento de 393%. Já em 2012 o número de viagens diárias subiu para 1,039 milhões, totalizando 3,5% do total de deslocamentos produzidos na Metrópole. No entanto, as viagens realizadas em automóvel ainda respondem por cerca de 40% do total dos deslocamentos

motorizados. Em 2012 foram registradas 12 milhões de viagens diárias nessa modalidade. Apesar da pesquisa abranger toda a RMSP, as viagens concentram-se nas regiões centrais do município de São Paulo, que acumula cerca de 68% dos deslocamentos diários⁴¹. Por outro lado, a pesquisa considera as seguintes categorias como motivo de deslocamento: trabalho, educação, compras, saúde, lazer e outros. Entre 1997 a 2001 os deslocamentos em motocicletas por motivo de trabalho representaram cerca de 75% das viagens nesse modal de transporte⁴². Não é possível derivar desses dados a quantidade de deslocamentos realizados no setor comercial de transporte, no entanto, é possível ter uma estimativa do uso da motocicleta como meio de transporte, principalmente nos deslocamentos relacionados ao trabalho. O pressuposto desse processo é o intenso crescimento da frota de veículos motorizados sob duas rodas. Em São Paulo tal frota de veículos cresceu numa taxa de 14% ao ano no período entre 1997 a 2015, totalizando um aumento de 264%. Enquanto que o crescimento populacional nesse mesmo período foi de 20,6%, numa taxa de 1,14% ao ano⁴³.

Figura 8. Crescimento da população e da frota duas rodas no município de SP. 1997-2015. (em unidades)



Fonte: DETRAN e IBGE. Org: ANTUNES, A.C.F.

⁴¹ Fonte: Secretária dos Transportes Metropolitanos. Pesquisa origem-destino 2007, Pesquisa de mobilidade 2012.

⁴² Ibidem.

⁴³ Fonte: DETRAN-SP – Frota de veículos automotores no município de São Paulo, 1997-2016; IBGE. Estimativas populacionais para os municípios brasileiros.

É notável que as políticas estatais de ampliação do consumo de massas no Brasil serviram de alavancas para a indústria de motocicletas (ABRACICLO, 2011,2012). Nesse sentido, o setor Duas Rodas atua junto as instituições estatais para garantir seus interesses: de desoneração fiscal e liberação de linhas de crédito estatais à elaboração de diretrizes produtivas e técnicas, chegando até a participação em fóruns municipais de regulamentação do motofrete, órgãos, normas e leis de trânsito. Nesse sentido, em 2009, o Banco PanAmericano e a Caixa Econômica Federal fizeram uma parceria para o lançamento de um programa denominado de “*Melhor de Moto Nova*” que permitia a aquisição de motocicletas com financiamento integral, parcelamento em até 36 vezes sem entrada e juros de 2.1% ao mês. No mesmo ano houve outro movimento semelhante, com o Banco do Brasil disponibilizando uma linha de crédito no valor de R\$ 100 milhões para motoboys adquirirem veículos de até 150cm³, com opções de parcelamento em até 48 vezes e juros que variavam entre 12% a 25% ao ano⁴⁴ (SILVA, 2009, p.48). Em 2012, após restrições ao crédito bancário devido ao aumento da inadimplência, o setor negociou com bancos estatais e privados a criação de uma linha de crédito específica para compra de motocicletas (ABRACICLO, 2013).

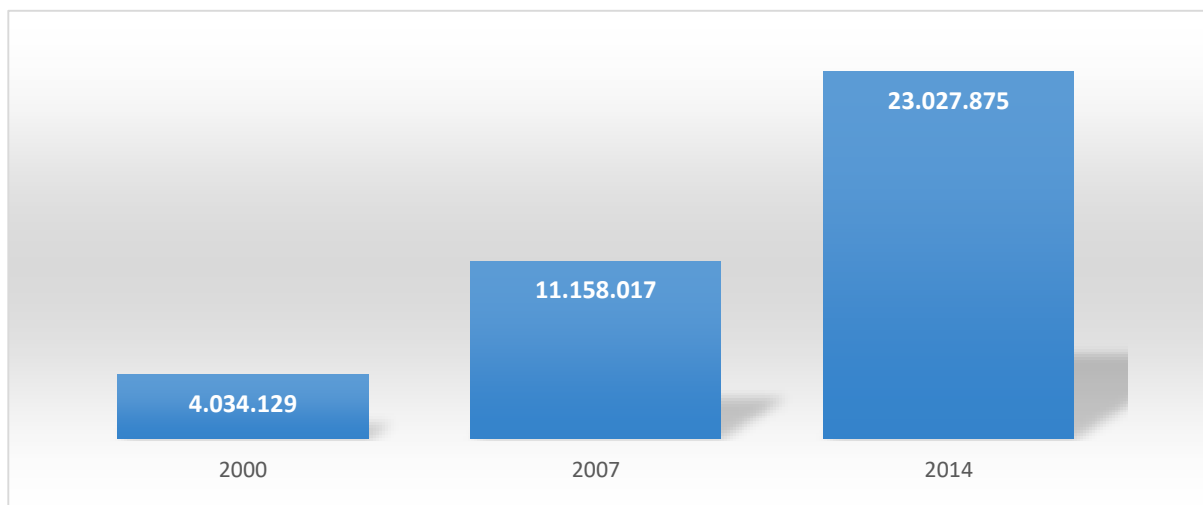
Durante esse período também houve um movimento brusco nas modalidades de financiamento de motocicletas novas. Em 2007, 56% dos veículos eram adquiridos em regime de financiamento. Em 2014 tal índice recuou para 33%, acumulando uma redução percentual de 23 pontos. A venda consorciada e à vista cresceram e em 2014 equivaliam a quase $\frac{3}{4}$ das vendas⁴⁵. E chegando no mesmo patamar das vendas parceladas em financiamento ou consórcio. O crescimento da modalidade de financiamento se explica em parte pelas políticas de inclusão direcionadas as classes denominadas de D e E⁴⁶, que representam 48% do mercado consumidor de motocicletas no Brasil (ABRACICLO, 2013). No intervalo 2000-07 a frota nacional de motocicletas cresceu 175% (25% ao ano). A partir da eclosão da crise financeira, em 2007, medidas estatais foram estabelecidas para manter o consumo e crédito, obtendo repercussão no mercado de motocicletas. No ínterim 2008-14 a frota cresceu 76% (19% ao ano). No entanto, no período 2000-14 o crescimento acumulado foi de 470% (33% ao ano).

⁴⁴ Luciana Lazarini. “*Motoboy poderá ter empréstimo de até R\$ 8.500*”. Agora São Paulo, 29/05/2009.

⁴⁵ Fonte: ABRACICLO. In: Anuário Brasileiro da Indústria de Motocicletas, 2011,2015.

⁴⁶ O conceito de classe E representa a população com renda mensal domiciliar de até 1 salário mínimo; a classe D equivaleria a população com renda mensal domiciliar entre 1 e 1,5 salários mínimos; já a classe C compreenderia a população com renda domiciliar mensal entre 1,5 a 6 salários mínimos (Fonte: CPS-FGV. Panorama de Evolução da Renda e Classes Econômicas). O critério de segmentação das classes sociais por extratos de renda vinculados a rendimentos monetários tem a função de, num certo sentido, ocultar as relações de exploração do trabalho através do estabelecimento de índices de padrão de vida vinculados a renda e ao consumo.

Figura 8. Evolução da frota de motocicletas no Brasil. 2000-2014. (em unidades).



Fonte: Denatran. Frota nacional de veículos. Org: ANTUNES, A.C.F.

A ampliação do mercado de bens de consumo no Brasil em meados dos anos 2000 também se deu por meio da expansão do emprego. A década de 1990, de acordo com Pochmann (2012, p.27-32), foi marcada pela forte redução de vagas de trabalho, eliminando de 300 mil postos na faixa de 1,5 salário mínimo. Em contrapartida, cerca de 6 milhões de ocupações criadas no período não continham remuneração (conta própria, autônomo, trabalho independente, de cooperativa, aprendiz, estagiário, entre outras), representando 53% dos empregos criados no período. Já na década de 2000 foram 21 milhões de novos empregos, nos quais 94% percebendo remuneração de até 1,5 salário por mês. As ocupações sem remuneração foram reduzidas em 1 milhão de vagas. O setor terciário produziu cerca de 6 milhões de empregos, representando 42% dos empregos criados com remuneração de até 1,5 salário mínimo. Nesse sentido, para o autor (2014, p.71) tal período foi definido pela ascensão da camada mais precarizada e empobrecida dos trabalhadores no projeto social desenvolvimentista, baseado no binômio “*crescimento econômico com distribuição de renda*”.

Esse processo, em escala global, esteve acompanhado de novos paradigmas de produção, principalmente através das políticas de liberalização de mercados e privatizações. Por outro lado, contou com a ampliação da base de recursos produtivos em decorrência da restauração do capitalismo na URSS, Leste Europeu e China. Ademais, ainda segundo Pochmann, a expansão geográfica dos mercados aumentou o exército de trabalho mundial, fragmentado entre territórios competidores. O conjunto desses fatores tornou possível a produção, em larga escala, de toda sorte de mercadorias de baixo custo, e sobre essa base, a formação de uma sociedade de consumo popular. No Brasil tal processo se manifesta nas

políticas de compensação da pobreza e inserção dos trabalhadores pobres nos circuitos bancário e financeiro, inclusive a expansão de crédito para consumo de bens e serviços. Um dos efeitos desse processo é a ampliação da mercantilização e financeirização das relações sociais.

O crescimento do uso das motocicletas também pode ser explicado a partir do aumento de intensidade dos congestionamentos na cidade. Tal situação está expressa na saturação viária provocada pela hegemonia do transporte individual motorizado, notadamente o automóvel. Durante a década de 1990 o registro de lentidão média diária no trânsito saltou de 40 km para 120 km. E em 1996 foi implantado o rodízio de automóveis⁴⁷. Diante do alto fluxo de motocicletas em circulação, principalmente aquelas destinadas a uso comercial para serviço de entregas leves e rápidas, o tema passou ser objeto de discussão pública. De acordo com a CET, na cidade de São Paulo, a atividade contava com 19 mil motoboys em 1996, 30 mil em 1997, chegando a 80 mil em 1999⁴⁸. Além disso, a produção nacional de motocicletas havia batido recorde em 1997, registrando um crescimento de 47,9% em relação ao ano anterior, chegando no patamar de 426 mil veículos fabricados (ABRACICLO, 2015).

Em 23 de setembro de 1997 em função da promulgação do Código Brasileiro de Trânsito – CTB o então presidente da República Fernando Henrique Cardoso vetou o artigo 56. Tal item enunciava que *“é proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela”*⁴⁹. Se tratava de considerar infração de trânsito a circulação da motocicleta e veículos similares no espaço formado entre as filas de carros parados ou em movimento, o chamado corredor. A alegação para o veto era que *“o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo mundo, é utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento”*⁵⁰.

O documentário “Motoboys - Vida Loca” de 2003, de Caíto Ortiz, que levou o prêmio do público de melhor documentário brasileiro na 27ª mostra de cinema de São Paulo, entra no debate acerca do veto do artigo 56. Carlos Zarattini, secretário dos transportes na gestão Marta Suplicy e deputado federal pelo PT-SP, declara que a manutenção do artigo retiraria a mobilidade da motocicleta e, logo, sua principal atratividade. Segundo Zarattini, a indústria automobilística se mobilizou para fazer pressão sobre o governo federal no sentido do veto. Para Roberto Scaringella, engenheiro e fundador da CET, o artigo foi vetado sobre o argumento

⁴⁷ Alencar Izidoro. “São Paulo sonha com metrô desde 1906, mas século 20 foi dos automóveis”. Folha de S. Paulo, 28/11/2003.

⁴⁸ Alice Granato. “Loucos pelo perigo”. Revista Veja. 07/07/1999.

⁴⁹ Ver: Presidência da República. Mensagem nº 1.056, de 23 de setembro de 1997.

⁵⁰ Ibidem.

de preservar a ligeireza das motocicletas em detrimento da preservação da vida. Scaringella também afirma que o motoboy está sendo

improvisado de uma maneira grotesca, precária. O indivíduo desempregado compra uma moto bem velha, se compra uma moto nova ele pode ser assaltado, e depois que vai tirar a habilitação ou comprar a habilitação. E pra ele ganhar um pouco mais de dinheiro, ele precisa em menos tempo percorrer mais distancia, ou seja, se arriscar.

No entanto, em 1999, não levando em consideração a realidade desses trabalhadores, foi decretada a primeira legislação acerca da regulamentação da atividade em São Paulo. O decreto municipal tratava *“sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante utilização de motocicletas ou similares, denominado MOTO-FRETE”*⁵¹. Sob a alegação de que o transporte de pequenas cargas estava sendo realizado com motocicletas e o crescimento da atividade diante do interesse público *“demanda sua normatização de modo a disciplinar a utilização da via pública, os pontos de estacionamento e a habilitação do condutor.”*⁵² Desse modo, o decreto previa que o serviço de transporte de cargas poderia ser prestado por condutor autônomo ou pessoa jurídica, explorando o serviço através ou não de frota própria. Outro aspecto é que a atividade passou a ser denominada de Moto-Frete⁵³.

O então secretário municipal dos transportes, Getúlio Hanashiro, alegou na época que a regulamentação não iria reduzir a quantidade de empregos no setor, pois se tratava *“de normas para evitar acidentes e disciplinar a atividade, tanto é que fixamos prazo de três anos para os*

⁵¹ Ver: Diário oficial da cidade de São Paulo. Decreto 38.563, 29/10/1999.

⁵² Ibidem.

⁵³ As exigências ao motociclista eram inúmeras. Em primeiro lugar deveria estar inscrito no Cadastro Municipal de Condutores junto à Secretaria Municipal de Transportes – SMT. Para tanto, o motociclista deveria possuir a Carteira Nacional de Habilitação – CNH emitida há pelo menos 2 anos na categoria A (veículos de duas rodas motorizados) no município de São Paulo; certidão do prontuário do condutor emitido pelo DETRAN; comprovante de residência no município; Certidões de Antecedentes Criminais da Comarca da Capital; inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM; certificado de conclusão do Curso de Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela SMT, com validade de até um ano; e por fim recolher as taxas devidas. Os motociclistas que já tivessem sido punidos por dirigir sem habilitação, dirigir veículos colocando em risco a segurança alheia, condenados por crime doloso considerado relevante para a atividade ou condenados por crime culposos com reincidência de 3 vezes num período de cinco anos não receberiam o alvará. Além disso estava previsto um sistema de penalidades a partir de uma escala de pontuação de infrações no qual o condutor seria avaliado podendo ser excluído do cadastro de acordo com o acúmulo de violações. E apesar do alvará ter validade de cinco anos deveria ser renovado anualmente. Já para as pessoas jurídicas, ou seja, as empresas que quisessem explorar atividade, as exigências eram mais simples, implicava inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Moto-Frete; Certidões de Antecedentes Criminais; inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas - CNPJ e no CCM; e recolher as taxas devidas. Em relação aos veículos o decreto exigia que a motocicleta ou similar para ser registrada deveria ser original de fábrica, com no máximo cinco anos de fabricação e capacidade mínima do motor de 95cm³. Deveria possuir também padrão de visualização definidos pela SMT, ser compatível com tipo de carga a ser transportada, possuir os equipamentos obrigatórios definidos no CTB, ser da categoria aluguel (quando o veículo é utilizado para transporte comercial de carga ou passageiro) e ser aprovado em vistoria semestral pela SMT. Veículos fabricados a partir de 1980 e com mais de cinco anos de fabricação poderiam se cadastrar mas teriam três anos para se enquadrar nas obrigações da lei, quer dizer, adquirir uma motocicleta com até 5 anos de uso.

motoboys adequarem-se às regras mais dispendiosas"⁵⁴. O exame do conteúdo desse decreto sugere que fora confeccionado a partir dos interesses dos empresários do setor de entregas leves e rápidas e dos fabricantes de motocicletas. O cenário estava montado para a Polícia Militar, a partir do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, em parceria com a SMT, começar a apreender motocicletas consideradas irregulares pelo decreto regulatório. Entretanto, um ano após a promulgação somente 6.525 motoboys estavam autorizados a exercer a atividade, enquanto 35.291 estavam aguardando o alvará depois de realizar um pré-cadastro⁵⁵. Nesse momento também os próprios motoboys passam a ser responsabilizados pela confusão infernal que havia se transformado o tráfego viário da metrópole. No triênio 1996-99 a CET havia contabilizado um aumento de 245% no número de óbitos entre motociclistas, enquanto a frota desses veículos haviam crescido cerca de 35%⁵⁶. Segundo o CPTran, no período 1996-2000 o número de acidentes subiu de 8.208 para 14.220, um aumento de 73,2 %⁵⁷.

Segundo editorial do jornal Folha de S. Paulo *"o aumento dessas ocorrências é explicado em parte pela expansão desenfreada dos motoboys, que prestam serviços diversos valendo-se da maior facilidade de locomoção das motocicletas no modorrento e caótico trânsito da cidade."* Assim, *"a saída é investir numa fiscalização mais rigorosa, multando e retirando das ruas motociclistas e motocicletas que não tem condições de operar na cidade e que constituem um risco a mais no violento trânsito de São Paulo"*⁵⁸. A perspectiva era disciplinar a atividade através de um sistema de fiscalização, obrigações e punições visando modificar a conduta do motoboy e regulamentar o mercado. A política municipal se limitou a determinar a participação obrigatória em treinamentos de segurança e civilidade e a criação de um de regime fiscalização e apreensão de veículos apoiado na PM. Os aspectos relacionados as condições de trabalho foram completamente omitidos e as obrigações quanto a regulamentação foram transferidas exclusivamente ao motociclista, enquadrando-o assim como um empreendedor autônomo. Dessa forma, acabou isentando as empresas, tanto as fornecedoras, quanto as contratantes do serviço, de assumir as responsabilidades perante as condições de trabalho.

Em 2001 somente 6.7% dos motoboys estavam cadastrados, ou seja cerca de 10 mil motoboys num universo de 150 mil estimados pela CET⁵⁹. Outros 32 mil haviam dado entrada

⁵⁴ Diário do Grande ABC. *"Motoboys terão que substituir motos com mais de 5 anos"*, 29/10/1999.

⁵⁵ Diário Popular. *"Autorizado o trabalho de 6.525 motoboys"*, 04/10/2000.

⁵⁶ Folha de S. Paulo. *"Sobre duas rodas"*. Editorial, 28/10/2000.

⁵⁷ Melissa Diniz. *"Número de acidentes com moto sobe 73%"*. Folha de São Paulo, 15/04/2001.

⁵⁸ *Sobre duas rodas...*

⁵⁹ Alencar Izidoro. *"Só 7% dos motoboys estão regularizados"*. Folha de S. Paulo, 15/06/2001.

no processo de regularização mas não foram aprovados pela SMT. Hanashiro, agora ex-secretário, declarou que *“já deveriam estar sendo apreendidos, chegamos a arrumar um local para guardar as motos apreendidas”* e se a fiscalização fosse efetiva e fizesse pressão *“eles acabam aderindo”*. Nesse mesmo ano a CET realizou outra pesquisa a partir da entrevista com 165 motoboys e 77 motociclistas. O resultado indicou que 40% dos motoboys tinham até 24 anos e 31,5% percorriam entre 150 a 200km por dia. Quanto a escolaridade, 26% dos motociclistas tinham ensino superior contra 4,8% dos motoboys. Além disso, cerca de 50% dos motoboys e 37,6% dos motociclistas ganhavam de 1 a 5 salários mínimos⁶⁰.

Em 2001, o novo secretário dos transportes da cidade, Carlos Zarattini, criticou o decreto vigente devido a normas que *“fogem da realidade”*, como a obrigação das motocicletas possuírem 5 anos de uso, a exigência de atestado de antecedentes criminais e o pagamento de um treinamento no valor de R\$ 150. Sobre a exigência do atestado de antecedentes Zarattini declarou que *“não podemos marginalizar uma pessoa que já cumpriu sua pena”*⁶¹. A prefeita Marta Suplicy suspendeu o cadastramento e a fiscalização, e em outubro de 2001 publicou um novo decreto que substituiu a legislação anterior⁶². Apesar de Zarattini afirmar que *“eles são explorados, são cobrados pela rapidez, pela quantidade de entregas e normalmente não tem vínculos trabalhistas, essa situação afeta diretamente a forma como eles atuam no trânsito”* a nova gestão municipal não foi capaz de mudar essa realidade⁶³. Pela nova legislação as empresas passariam a ser fiscalizadas na tentativa de regulamentar a atividade profissional. Entretanto, não foi o que aconteceu, tampouco foram autuadas aquelas que atuavam de maneira irregular. O poder municipal alegava que seria mais eficiente fiscalizar as empresas para regular a atividade, por isso a obrigatoriedade de determinar a exploração do setor por pessoas jurídicas. Os motoboys autônomos não se sentiram representados pela nova regulamentação e a prefeitura recuou da aplicação do novo decreto (SILVA, 2009, p.178-80). Nesse momento na cidade havia outro tema relacionado ao transporte que eram os chamados perueiros, que operavam cerca de 10 mil micro-ônibus irregulares de transporte coletivo.

⁶⁰ Folha de São Paulo. “Para CET, motoboys são imprudentes”, 15/04/2001.

⁶¹ Só 7% dos motoboys estão regularizados...

⁶² Ver: Câmara Municipal de São Paulo. Decreto 41.305, 29/10/2001.

⁶³ O novo decreto determinava que somente pessoas jurídicas credenciadas na SMT teriam autorização para explorar o serviço, devendo contratar os serviços de motociclistas cadastrados. As empresas também teriam que apresentar certidões de regularidade da Procuradoria da Fazenda Nacional, Receita Federal, INSS, FGTS e débitos de tributos mobiliários e imobiliários do município. Também havia a obrigação de apresentar a SMT a relação dos condutores que prestaram serviço no mês corrente com os dias trabalhados. Os motoboys eram obrigados a estarem inscritos no Cadastro Municipal de Condutores e vinculados a qualquer pessoa jurídica autorizada por meio de vínculo empregatício ou contrato de locação de serviços. A Certidão de Antecedentes Criminais foi mantida assim como o Curso de Especial de Treinamento e Operação. Os veículos permitidos poderiam ter até 10 anos de uso.

Em dezembro de 2003 a mesma gestão municipal promulgou um novo decreto, agora com Jilmar Tatto à frente da SMT. A justificação do decreto se fundamentou na crescente expansão da atividade de transporte de carga por motocicletas, que implicava em impactos no sistema de transporte e tráfego urbano, demandando um controle da atividade em benefício do interesse público, na redução dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e na melhoria na condição de trabalho dos motociclistas⁶⁴. Entretanto, na prática o novo decreto significou mais encargos ao motoboy⁶⁵. O diretor do Departamento de Transportes Públicos - DTP, Josias Lech, afirmou na época que a grande novidade do novo decreto era a possibilidade de cadastramento de motoboys autônomos⁶⁶. Lech acreditava que *"uma das razões das outras duas tentativas não terem dado certo é que antes apenas as empresas de 'delivery' podiam cadastrar seus funcionários."* Entretanto, essa modalidade já estava prevista na primeira regulamentação de 1999 e também não funcionou. A prefeitura estabeleceu que a partir de abril de 2004, ou seja, 120 dias depois da promulgação do terceiro decreto municipal de regulamentação, iria começar a fiscalizar os motoboys. Lech afirmou que o novo decreto havia sido discutido durante 6 meses por um grupo de trabalho formado pela SMT, entidades sindicais e associações de empresas e trabalhadores do setor⁶⁷. Entretanto, no dia 29 de março de 2004, cerca de mil motoboys fecharam a rua da Consolação, no centro da cidade, em protesto contra o novo decreto e o início da fiscalização. José Geraldo da Silva do Grupo de Apoio aos Motociclistas Profissionais de São Paulo e organizador da manifestação sustentou que *"não somos contra a fiscalização, mas queremos discutir melhor as regras"*⁶⁸.

Em julho de 2004 os motoboys não enquadrados na regulamentação e barrados pela fiscalização passariam a ter o veículo apreendido. Até aquele momento a DTP estava liberando a motocicleta apreendida mediante preenchimento de um cadastro básico válido por 60 dias⁶⁹. Vencido esse prazo o motoboy teria que se regularizar perante o decreto e pagar uma taxa de

⁶⁴ Fonte: Prefeitura de São Paulo. Decreto 44.220, 8/12/2003.

⁶⁵ A figura do motoboy autônomo foi reativada e o formato de associação ou cooperativa foram incluídas na categoria de pessoa jurídica. No entanto, tais formatos deveriam ser constituídos exclusivamente por motociclistas autônomos portadores da licença de execução da atividade. Os condutores deveriam portar um cartão comprovando a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Moto-Frete, denominado a partir desse momento de CONDUMOTO, com validade de 5 anos e a licença de Moto-Frete, que teria validade de 1 ano. Para a inscrição no CONDUMOTO, e posterior obtenção da licença, seriam os mesmos requisitos dos decretos anteriores com a adição da contratação de uma apólice de Seguro de Vida Complementar. A motocicleta teria que possuir capacidade mínima de 120cm³ e ser dotada de compartimento fechado, tipo baú. O veículo deveria ser de propriedade do condutor registrado, entretanto, excepcionalmente, poderia ser concedida licença ao condutor que apresentasse uma motocicleta arrendada ou em regime de comodato.

⁶⁶ Folha Online. *"Projeto aguarda sanção de Marta para iniciar cadastro de motoboys"*. 20/11/2003.

⁶⁷ Folha de S. Paulo. *"Motoboys protestam contra novas regras"*. 30/03/2004.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Folha de S. Paulo. *"Motoboy sem cadastro já é multado em SP"*. 30/07/2004.

R\$ 42 para efetuar o cadastramento definitivo. O diretor do DTP declarou que a medida era uma reivindicação dos motoboys regularizados e que as apreensões estavam sendo realizadas para “*atrair*” os trabalhadores para a regulamentação. De acordo com Lech 6.251 motoboys haviam obtido o cadastro definitivo e cerca de 45 mil motoboys haviam realizado o cadastro básico.

Um novo decreto de regulamentação foi editado em agosto de 2005, já na gestão de José Serra. As taxas de cadastramento foram reduzidas, mas a grande diferença do novo decreto foi a determinação de instalação de sistemas de segurança nas motocicletas comerciais. Tornou-se obrigatório o uso de equipamento de proteção para as pernas; antena para proteção do pescoço contra cabos, fios e linhas de pipa; capacete, coletes e baú com identificação e sinalização reflexiva; e permissão de publicidades nas motos, estabelecendo a normatização visual, inclusive para padronização das motocicletas na cor branca, assim como nos taxis⁷⁰. Em 2007 foi editada a última legislação referente a regulamentação municipal do motofrete na cidade. Foi promulgada quase sem alterações em relação ao decreto anterior⁷¹. A única mudança relevante foi coobrigar empresas e motoboys a efetuarem o cadastramento. Ademais, nesse período a gestão municipal ensaiou a implantação de faixas exclusivas para circulação de motocicletas, o que logo foi abandonado devido ao engarrafamento no período de testes na Av. 23 de maio. Outra iniciativa foi a implantação de um selo de qualidade para as empresas fornecedoras e contratantes de serviços de motofrete, com o aval da CET, que se resumia a uma ação voltada para a civilização do motociclista através de cursos de direção segura e cidadania. Mas na prática o selo virou moeda, acabou encarecendo os preços e perdeu força.

Já em 2009 ocorreu a primeira regulamentação federal da atividade que definiu as regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas, além dos serviços de moto-taxi⁷². Em 2011 foi promulgada lei federal que veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais⁷³. Essa prática era comum na rede de *fast-food* *Habib's*, que dispensava o pagamento pela mercadoria, se a entrega dos pedido no sistema *delivery* fosse feita fora do prazo de 28 minutos, ou seja, o motoboy teria que assumir os prejuízo pelo descumprimento do prazo definido pela propaganda da empresa (SILVA, 2009, p.63). Em 2014 as atividades de trabalho em motocicleta foram consideradas de risco através da promulgação de outra lei federal que alterou a legislação sobre

⁷⁰ Ver: Prefeitura de São Paulo. Decreto 46.168, 11/08/2005.

⁷¹ Ver: Prefeitura de São Paulo. Lei municipal de 14.491, 27/07/2007

⁷² Ver: Presidência da República. Lei 12.009, 29/07/2009.

⁷³ Ver: Presidência da República. Lei 12.463, 06/07/2011.

atividades ou operações de trabalho perigosas⁷⁴. Dessa forma, o trabalho em condições de periculosidade deveria assegurar ao trabalhador um adicional de 30% sobre o salário⁷⁵. Entretanto, essa compensação financeira pelos riscos da atividade só cabe aos trabalhadores registrados em carteira de trabalho, por outro lado as entidades patronais estão travando batalhas jurídicas para suspender o pagamento desse adicional para os trabalhadores.

As diversas medidas de regulamentação produziram efeitos muito restritos. Segundo Silva (2009, p.183) as normas se limitam a dividir ainda mais os motoboys entre a condição regular x irregular, provocando mais segregação e conflito entre os trabalhadores. Nesse sentido, o repertório da regulamentação quase se restringe a mera formalidade acerca das relações de trabalho. Ou seja, funcionando como instrumento de normatização da atividade no espaço urbano ignora o conteúdo da exploração do trabalho nessa modalidade de serviço. Na prática, as normas se resumem ao cadastramento legal, recolhimento de taxas e treinamento de educação para o trânsito. Desse modo, os filtros “legal x ilegal”, “formal x informal” ou “regular x irregular” acabam assumindo a função de ocultar a situação de precarização geral do trabalho contida na atividade dos motoboys.

Invasor de um espaço restrito, o motoboy burla códigos e normas para suprir uma demanda de mercado (...) devolve a imagem que se faz dele, pois é sua única maneira de ser visto: personagem que não se enxerga nem se escuta — além da eternamente irritante buzina —, mas que se quer disciplinar, o Leviatã das relações de trabalho tenta seduzi-lo com a oportunidade de ser “autônomo”, e transforma-o em “autômato” (STIEL NETO, 2007).

As normas visam também o controle e disciplinamento, muitas vezes por meio da repressão policial, para proteger os bairros centrais da invasão das motocicletas. Ademais, um amplo contingente populacional utiliza a motocicleta diariamente como meio de transporte para atravessar as fronteiras entre as periferias e as centralidades econômicas. Nesse sentido, a motocicleta definiu um novo eixo de mobilidade socioespacial do trabalho na metrópole. De um lado, um sistema de normas e fiscalização, com obrigações e punições, para enquadrar o trabalho do motoboy. Por outro, a pretensão estatal de controlar o fluxo de motocicletas nas centralidades. Nesse contexto, os motoboys acabam se adequando a regulamentação para não terem o veículo apreendido em batidas policiais ou não ficarem de fora de nichos que exigem a padronização estética definidas nas normas. Tanto a ilegalidade quanto a legalidade se apresentam como ficção. Desse modo, os motociclistas carregam um estigma associado a agressividade, perigo e criminalidade, já que crimes são cometidos em motocicletas. Entretanto,

⁷⁴ Ver: Presidência da República. Lei 12.997, 18/06/2014.

⁷⁵ Ver: Presidência da República. Decreto-lei 5.452 de 01/05/1943.

os próprios motofretistas correm o risco de perder seu equipamento de trabalho, tanto para a polícia quanto para assaltantes.

Depois dos acidentes os maiores inimigos do motoboy são assalto e polícia. Na mesa do almoço, vários contam casos de motos tomadas à força por homens armados, que chegam a pé ou em outras motos. Os mais temerosos mostram os tanques amassados a pedradas pelos próprios. *"Moto amassada o ladrão não leva"*, ensina Eduardo Fernandes Barbosa, 29. Já a polícia é responsável por outra regra. Nenhum motoboy que se preza anda com outro na garupa: *"os PMs param todas as motos com dupla; pensam que é bandido"*⁷⁶.

A normatização movimenta novos negócios através das exigências de equipamentos obrigatórios, padronização estética ou renovação da frota comercial de motocicletas pela limitação do tempo de uso. A massa de veículos irregulares apreendidos acabam, por sua vez, produzindo um mercado paralelo de peças usadas e pátios públicos abarrotados de motocicletas. Os enquadramentos legais tiveram efeito sobre a padronização do serviço permitindo, desse modo, sua generalização. Atualmente tal processo se combina com uma nova modalidade de oferta de serviços de motofrete, acoplada a lógica da *uberização* do trabalho via aplicativos de comunicação digital conectados à internet⁷⁷. Expressa, dessa forma, novas modalidades de negócio, no entanto, baseadas em formas tradicionais da precarização do trabalho que impactaram na formação da categoria dos motoboys na cidade de São Paulo.

⁷⁶ Sérgio Dávila. *"Motoboys enfrentam riscos e discriminação em SP"*. Folha de S. Paulo, 06/07/2003.

⁷⁷ Lucas Agrela. *"Aplicativo de chamada de motoboys recebe 300 pedidos por dia"*. Revista Exame, 13/01/2014. Filipe Oliveira. *"De médico a maquiadora, 'uberização' avança no país"*. Folha de S. Paulo, 27/03/2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A década de 1990 no Brasil ficou marcada pela brusca elevação do desemprego, redução do trabalho formal e alastramento da crise. A economia de sobrevivência, em novos moldes, surgida nesse período se manifestou também na ampliação e pulverização de empreendimentos produtivos e de serviços de baixa composição orgânica do capital. Em São Paulo, esse foi o caso da formação do mercado de transportes rápidos em motocicleta, bem como do exército de motoboys. Mercado que se constituiu através da combinação de diversos processos, como a força de trabalho excedente e avanço das formas de degradação do trabalho, notadamente no setor de serviços. Já a abertura comercial-financeira do período também impulsionou a modificação da produção industrial, engendrando a expansão do mercado de bens de consumo populares. Esse movimento expressa o problema do desenvolvimento das forças produtivas, que implica, a longo prazo, na redução do emprego de trabalho vivo no processo de produção e valorização, provocando a queda da lucratividade do capital. Essa condição pode ser verificada no histórico movimento de descarte da força de trabalho das atividades econômicas que acirram, por sua vez, a competição no mercado de trabalho.

Diante da escalada de violência desse período, marcado também por acidentes e mortes envolvendo motociclistas, principalmente os motoboys, o poder estatal passou a tentar exercer controle sobre a circulação das motocicletas e atividades econômicas correlatas. Em 1997 o governo federal liberou a circulação de motocicletas nas brechas entre veículos de diferentes portes, consolidando os corredores. Assegurar a agilidade das motocicletas, preservando a vantagem econômica e apelo comercial dessa mercadoria, significava remover as barreiras de segurança sobre a circulação das motocicletas em atendimento da indústria de motociclos. Ao mesmo tempo, o Estado era indutor das políticas de desregulamentação e flexibilização das relações de trabalho que avançaram nos anos 1990. Expressando, da mesma forma, a remoção das barreiras à exploração do trabalho. As diretrizes neoliberais, desse modo, atingiram diretamente aqueles que se aventuravam na função de motoboy.

Os inúmeros decretos municipais editados, por sua vez, buscavam ordenar motocicletas e motoboys no sentido da reprodução do tráfego urbano, não adentrando no conteúdo da exploração do trabalho e dos graves riscos envolvidos no uso da motocicleta. Medidas que impuseram custos adicionais aos motociclistas e que também procuravam normatizar a imagem e a conduta do motoboy para padronizar a oferta do serviço. A normatização mirou também na concorrência predatória surgida pela oferta concentrada de motoboys e alimentada pelo

desemprego, mas para proteger as margens de lucro daqueles que exploravam o setor. Ao enquadrar os motociclistas comerciais dentro das categorias regular ou irregular o Estado criou um instrumento de controle sobre os motoboys. As ações estatais ampliaram a fragmentação entre os motoboys e incentivaram o crescimento explosivo do uso das motocicletas e do moto-frete, cenário esse que continua permeando as mortes e acidentes sobre duas rodas. A normatização, no entanto, empenhava-se em controlar e limitar o fluxo de motocicletas nas principais vias e áreas da cidade. Mas a popularização das motocicletas definiu um novo eixo de mobilidade socioespacial do trabalho na metrópole. E se expressa na crescente e considerável população que utiliza o veículo como meio de transporte diário para atravessar as fronteiras entre as periferias e as centralidades econômicas e como meio de trabalho enquanto forma de ganhar a vida.

A ampliação dos intervalos de deslocamento manifestados na extensão dos congestionamentos viários e o esgotamento do transporte público sustentaram a implantação do rodízio de veículos e a expansão do uso da motocicleta. Num campo de batalha composto de 400 mil motocicletas e 4 milhões de automóveis, no triênio 1996-99, os motoboys cresceram 300%, passando de 20 para cerca de 80 mil em circulação na cidade. Em 2001 já equivaliam a 150 mil, sendo que mais de 90% pilotava sem regulamentação. A expansão desenfreada da frota de motocicletas a partir do final da década de 1990 produziu milhares de mortes no trânsito. Segundo o sociólogo Eduardo Vasconcellos desde a introdução do veículo no país foram contabilizadas mais de 220 mil mortes em acidentes motociclísticos, que produziram também 1,6 milhão de pessoas com invalidez permanente⁷⁸. Somente no intervalo 1996-2011 as mortes envolvendo o uso de motocicleta chegaram a 113 mil, ou seja, um crescimento de 932% em apenas 15 anos e correspondendo a 1/3 terço dos óbitos de trânsito registrados no Brasil.⁷⁹ De acordo com levantamentos periódicos realizados pela CET, enquanto que em 1994 morriam cerca de 100 motociclistas por ano na cidade, em 1999 esse número havia crescido em 250%. Somente em 2011 as mortes sob duas rodas provocaram 512 vítimas fatais em São Paulo e 14.666 mil no país.

A exigência de eficiência sobre a circulação de bens e informações mobilizam os mensageiros motorizados a reduzir tanto os tempos de entrega quanto os tempos de ociosidade contidos na atividade laboral. Esse fator acaba por definir os termos da produtividade do motoboy, bem como a remuneração, mediada pela quantidade de operações de transporte

⁷⁸Luisa Leite. *“Só escravidão deve superar moto em destruição social, diz sociólogo.”* Folha de São Paulo, 18/08/2016.

⁷⁹ Ver: Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas.

efetuadas. O pagamento por produtividade aparece como mecanismo que impulsiona a rapidez e, muitas vezes, a agressividade do motoboy no trânsito. Essa condição se expressa na luta pelo espaço de circulação viária, nos conflitos com motoristas, nos atropelamentos de pedestres, na ambígua concorrência entre os motoboys, nas mutilações e mortes provocados por acidentes de trânsito. A precariedade das relações de trabalho forçam o trabalhador a rodar no limite para dar conta da urgência do tempo dos negócios, trazendo consigo o risco a própria vida. Em São Paulo esse ainda é o contexto do uso da motocicleta como meio de trabalho.

Os custos de aquisição e reposição do veículo, assim como os demais ônus, recaem, em grande parte ou totalidade, sobre o trabalhador. Expondo, dessa forma, uma dimensão da crise do trabalho no contexto da economia de sobrevivência e da urbanização crítica. Essa condição impele os motociclistas a adotarem uma conduta de racionalização e eficiência na pilotagem que possa resultar em redução de tempo percorrido, poupança de combustível e economia com manutenção. A pilotagem racionalizada também compreende a execução de rotas de risco, tais como: tráfego na contramão, deslocamento sob calçadas, conversões proibidas e ultrapassagem de semáforo fechado. Acidentes podem ocorrer devido a velocidade elevada, mau funcionamento do veículo, imperícia ou manobras de risco. E se potencializam num ambiente urbano de intenso tráfego viário e múltiplos fluxos e rotas de circulação. No mais, as extensivas e intensivas jornadas de trabalho, além de ocasionar milhares de vítimas, implicam em adoecimento, mal-estar e sofrimento psicológico. A racionalidade econômica impõe ao motoboy rodar no limite generalizado: da máquina, do corpo, do tempo, do espaço e da própria vida. Desse modo, a eficiência do transporte motorizado sob duas rodas combinado as ideologias de inclusão produtiva, geração de empregos e crescimento econômico sobrepõem-se a preservação da vida e dignidade dos grupos sociais mais vulneráveis à violência e à pauperização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, R. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. 6ª ed. Boitempo, 2003.
- _____. Desenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil. Estudos Avançados, v. 81, 2014, p.39-53.
- ANTUNES, R; ALVES, G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização. Educ. Soc., Campinas, v. 25, n. 87, mai/ago de 2004, p. 335-351.
- BEVEDER, M. B. Considerações sobre a Reprodução das Relações Sociais e a Produção do Espaço no Pensamento de Henri Lefebvre. Marx e o Marxismo, v.2. n. 3, ago/dez 2014, p. 335-356.
- CASTRO, M. F. Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas. Tese (Doutorado) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- CHESNAIS, F. A mundialização do capital. São Paulo: Xamã, 1996.
- DINIZ, E. P. H. Entre as exigências de tempo e os constrangimentos dos espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.
- GODOI, S. C. No “tempo certo”, sobre duas rodas: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP. 2012. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012.
- ITO, R. S. A Cidade dos motoboys: apropriação de espaços na metrópole paulistana. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2010.
- DAMIANI, A. L. As contradições do espaço: da lógica (formal) à lógica (dialética), a propósito do espaço. In. O espaço no fim de século. A nova raridade. São Paulo: Editora contexto, 1999(a), p.48-61.
- _____. A crise da cidade: os termos da urbanização. In: O espaço no fim de século. A nova raridade. São Paulo, Editora contexto, 1999 (b), p. 118-130.
- _____. A metrópole e o urbano: reflexões sobre uma urbanização crítica. Revista Terra Livre, São Paulo, n. 15, 2000, p. 21-37.
- _____. A Geografia e a produção do espaço da metrópole entre o público e o privado. In: Ana Fani Alessandri Carlos. (Org.). Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole. 1.ªed. São Paulo: Editora Contexto, 2004, v. 1, p. 38-50.
- _____. Urbanização crítica na metrópole de São Paulo a partir de fundamentos da geografia humana. Revista da ANPEGE, v.5, 2009.
- _____. Urbanização crítica e produção do espaço. Cidades, vol. 6, n. 10, 2009, p. 307-339.
- FERRARI, T. Fabricalização da cidade e ideologia da circulação. 2ªed. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.
- GRAMSCI, A. Americanismo e fordismo. São Paulo: Hedra, 2008.

- GRANOU, A. Capitalismo e modo de vida. Lisboa: Afrontamento, 1975.
- HARVEY, D. O neoliberalismo: história e implicações. 2ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2008.
- _____. O enigma do capital: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011(a).
- _____. O novo imperialismo. 5ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011(b).
- _____. D. Condição pós-moderna. 22ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.
- _____. Os limites do capital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.
- LEFEBVRE, H. A Re-produção das relações de produção. Publicações Escorpião, 1973.
- LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. Espaço & Debates, São Paulo, n. 38, p. 54-61, 1994.
- _____. Mudanças na Metrópole de São Paulo e Transformações Industriais. Revista do Departamento de Geografia (USP), São Paulo, v. 12, 1998, p. 27-42.
- _____. A Emergência de um Novo Fato Urbano de Caráter Metropolitano em São Paulo. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, v. 82, p. 45-64, 2005_____ . Regiões Metropolitanas do Brasil. Radiografia da Dinâmica Recente do Emprego Industrial e da Remuneração do Trabalhador. In: Amália Inês Geraiges de Lemos; Mônica Arroyo; Maria Laura Silveira. (Org.). América Latina; cidade, campo e turismo. 1ed. Buenos Aires: CLACSO, v. 1, 2006, p. 107-118.
- _____. Concentração e Centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista de Geografía Norte Grande, v. 39, 2008, p. 7-20.
- _____. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. Revista Paranaense de Desenvolvimento, v. 120, 2011, p. 133-148.
- KURZ, R. O fim da fábula do automóvel. Agosto de 2011. In:<<http://obeco.planetaclix.pt/rkurz393.htm>>
- _____. Sinal verde para o caos da crise: ascensão e limites do capitalismo automobilístico. Tradução de Heinz Dieter Heidemann, em colaboração com Tatiana Schor. Abril de 1996. In: <<http://obeco.planetaclix.pt/rkurz57.htm>>
- MARCELINO, P. R. P. A logística da precarização: terceirização do trabalho na Honda do Brasil. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2002.
- MARX, K. O capital: crítica da economia política: livro I. 24ª ed. Civilização Brasileira, 2006.
- _____. O capital: crítica da economia política: livro II. 13ª ed. Civilização Brasileira, 2011.
- OLIVEIRA, G. C. Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboys de Salvador. Dissertação (Mestrado). Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.
- PAULANI, L. M. A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e a situação do Brasil. São Paulo: Estudos Avançados, v. 23, 2009, p. 25-39.
- _____. Acumulação sistêmica, poupança externa e rentismo: observações sobre o caso brasileiro. São Paulo: Estudos Avançados, vol.27, 2013, pp.237-264.

POCHMANN, M. Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo Editorial, 2012.

_____. O mito da grande classe média: capitalismo e estrutura social. São Paulo: Boitempo Editorial, 2014.

MANDEL. E. O capitalismo tardio. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

RUBIN. I. I. A teoria marxista do valor. Pólis, 1987.

SÁ, T. “Precariedade” e “trabalho precário”: consequências sociais da precarização laboral. Revista de Sociologia Configurações (Online), n. 7, 2010. In: <<http://configuracoes.revues.org/203>>. Acesso em 10/06/2016

SANTOS, E. M. S. (Org). Coletivo canal*MOTOBOY. O nascimento de uma categoria. Autores: Andréa Sadocco, Augusto Astiel, Bruna Bo, Eliezer Muniz, Fábio Ascompion, Marcelo Veronez, Ronaldo Simão da Costa. Coleção Tramas Urbanas (Literatura Urbana do Brasil). Rio de Janeiro, Aeroplano, 2009. In: <http://www.hotsitespetrobras.com.br/cultura/upload/project_reading/0_Canalmotoboy-Miolo-03.pdf>. Acesso em 10/06/2016.

STIEL NETO, A. No espelho retrovisor. Um espectro ronda o trânsito — o espectro do motoboy. In: <<http://megafone.net/INFO/index.php?portugues/augusto-stiel-neto/>>. Acesso em 10/06/2016.

SILVA, R. B. Os motoboys no globo da morte: Circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2009.

VALE, M. A. P. Metalúrgicos e Motoboys – Retratos audiovisuais de um país sobre rodas. Tese de doutorado. São Paulo: ECA-USP, 2015.

VIANA. V. T. P. Rotação crítica do capital: um estudo sobre a circulação das motos na cidade de São Paulo. Trabalho de Graduação Individual em Geografia. Orientação: Prof. Dr. Anselmo Alfredo. FFLCH-USP, 2013.

WASELFISZ, J. J. Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas. Rio de Janeiro, 2013. In: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>

DADOS, DOCUMENTOS E PESQUISAS

ABRACICLO. Anuário da Indústria Brasileira de Motociclos. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, São Paulo, 2011.

_____. Anuário da Indústria Brasileira de Motociclos. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, São Paulo, 2012.

_____. Anuário da Indústria Brasileira de Motociclos. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, São Paulo, 2013.

_____. Anuário da Indústria Brasileira de Motociclos. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, São Paulo, 2014.

_____. Anuário da Indústria Brasileira de Motociclos. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, São Paulo, 2015.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Taxas de câmbio. In: <<http://www4.bcb.gov.br/pec/taxas/port/ptaxnpesq.asp?id=txcotacao>>. Acesso em 10/06/2016.

CPS-FGV. Panorama de Evolução da Renda e Classes Econômicas. Centro de Políticas Sociais da Faculdade Getúlio Vargas. In: <http://www.cps.fgv.br/ibrecps/credi3/TEXTTO_panorama_evolucao.htm>. Acesso em 10/6/2016.

DENATRAN. Código Brasileiro de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. In: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Frota nacional de veículos. Departamento Nacional de Trânsito. In: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

DETRAN-SP. Frota de veículos automotores no município de São Paulo 1997-2016. Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo. Disponível em PDF.

DIEESE. Salário mínimo nominal e necessário. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. In: <www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>. Acesso em 16/06/2016.

DIEESE; SEADE. Pesquisa de Emprego e Desemprego - PED. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos; Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. In: <<http://www.dieese.org.br/analiseped/ped.html>>. Acesso em 10/06/2016.

IBGE. Pesquisa anual de serviços 1998-1999. IBGE, Rio de Janeiro, 2001. In: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/150/pas_1998_1999_v1.pdf>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Produto interno bruto dos municípios 1999-2002. Rio de Janeiro, 2005. In: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv5968.pdf>>. Acesso em 10/06/2016

_____. Produto interno bruto dos municípios 2011. Rio de Janeiro, 2013. In: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv67269.pdf>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Estimativas populacionais para os municípios brasileiros em 01.07.2014. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. In: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/>>. Acesso em 10/06/2016

SEADE. O emprego e a mobilidade do trabalhador na região metropolitana de São Paulo. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados 1ª Análise Seade, n. 4, julho de 2013. In: <https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2014/06/Primeira_Analise_n4_julho_2013_002.pdf>. Acesso em 10/06/2016.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Pesquisa Origem e Destino 2007 da Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das informações da pesquisa domiciliar. São Paulo: Dezembro de 2008. In: <http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/Pitus/Pitu2025/Pdf/sintese_od_2007.pdf>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Pesquisa de mobilidade 2012 da Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das informações da pesquisa domiciliar. São Paulo: Dezembro de 2013. In: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/mobilidade-2012/relatorio-sintese-pesquisa-mobilidade-2012.pdf>>. Acesso em 10/06/2016.

SINDIMOTOSP & SEDERSP. Convenção coletiva de trabalho 2015-2017. São Paulo, Maio de 2015.

SINDIMOTOSP & SINHORES. Convenção coletiva de trabalho 2014-2016. São Paulo, julho de 2014.

SUFRAMA. Histórico da Zona Franca de Manaus. Superintendência da Zona Franca de Manaus. In: <http://www.suframa.gov.br/zfm_historia.cfm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Implantação do Distrito Industrial. Superintendência da Zona Franca de Manaus. In: <http://www.suframa.gov.br/zfm_hist_implantacaodi.cfm>. Acesso em 10/06/2016.

REPORTAGENS

AGRELA, L. “Aplicativo de chamada de motoboys recebe 300 pedidos por dia. Revista Exame, 13/01/2014. In: <<http://exame.abril.com.br/tecnologia/noticias/aplicativo-de-chamada-de-motoboys-recebe-300-pedidos-por-dia>>. Acesso em 10/06/2016.

BRANCATELLI, R.; MANSO, B. P. Frota de SP chega neste mês a 7 milhões. O Estado de São Paulo. 03/03/2011. In: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,frota-de-sp-chega-neste-mes-a-7-milhoes-imp-,686964>>. Acesso em 10/06/2016.

DÁVILA, S. Motoboys enfrentam riscos e discriminação em SP. Folha de S. Paulo, cotidiano, 06/07/2003. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78000.shtml>>. Acesso em 10/06/2016.

DIÁRIO DO GRANDE ABC. Motoboys terão que substituir motos com mais de 5 anos. 29/10/1999. In: <[http://www.dgabc.com.br/\(X\(1\)S\(x30xryuh1eebltcelsjpyqp\)\)/Noticia/258529/motoboys-terao-que-substituir-motos-com-mais-de-5-anos](http://www.dgabc.com.br/(X(1)S(x30xryuh1eebltcelsjpyqp))/Noticia/258529/motoboys-terao-que-substituir-motos-com-mais-de-5-anos)>. Acesso em 10/06/2016.

DIÁRIO POPULAR. Autorizado o trabalho de 6.525 motoboys. 04/10/2000. EM PDF

DINIZ, M. Número de acidentes com moto sobe 73%. Folha de São Paulo, cotidiano, 15/04/2001. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1504200108.htm>>. Acesso em 10/06/2016

DUAS RODAS. Atenção. Motos trabalhando. Revista Duas Rodas, janeiro de 1981. In: <http://www.ovelhanegra.com.br/Ferrugem/Duas_rodas/motoboy1.htm>. Acesso em 10/06/2016.

FOLHA DE SÃO PAULO. Motoqueiros ‘camicases’ irrompem no trânsito e fazem entregas rápidas. 2º caderno, cidades, p. a-22, 20/12/1987.

In: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1987/12/20/2/>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Apenas peso limita serviço, orçado em Cz\$ 3 mil diários. 2º caderno, cidades, p. a-22, 20/12/1987. In: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1987/12/20/2/>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Paixão por acrobacias e coragem marcam ‘boy’ de moto. 2º caderno, cidades, p. a-22, 20/12/1987. In: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1987/12/20/2/>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Sobre duas rodas. Editorial, 28/10/2000.

In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz2810200003.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Para CET, motoboys são imprudentes 15/04/2001.

In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1504200109.htm>>. Acesso em 10/06/2016

_____. Projeto aguarda sanção de Marta para iniciar cadastro de motoboys. Folha Online, 20/11/2003. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u85896.shtml>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Motoboys protestam contra novas regras. Folha de S. Paulo, cotidiano, 30/03/2004. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3003200408.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Motoboy sem cadastro já é multado em SP. Folha de S. Paulo, cotidiano, 30/07/2004. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u97517.shtml>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Entregador de pizza será o próximo alvo. Folha de S. Paulo, cotidiano, 30/07/2004. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3007200417.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Ex-prefeito veste camisa de motoboy. Folha de S. Paulo, brasil, 30/07/2004. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc3007200407.htm>>. Acesso em 10/06/2016

GOIS, C. Marta anuncia o fim de taxas para motoboys. Folha de S. Paulo, brasil, 12/04/2004. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc1210200407.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

GRANATO, A. Loucos pelo perigo. Revista Veja, p. 90-3, 07/07/1999. Em PDF.

IZIDORO, A. Só 7% dos motoboys estão regularizados. Folha de S. Paulo, 15/06/2001. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1506200101.htm>>. Acesso em 10/06/2016.

_____. São Paulo sonha com metrô desde 1906, mas século 20 foi dos automóveis. Folha de S. Paulo, cotidiano, 28/11/2003. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u86337.shtml>>. Acesso em 10/06/2016.

LANDI, F. Motoboy cai e não quebra a cara. Folha de S. Paulo, folhateen, p.1, 24/02/1992. In: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1992/02/24/25>>. Acesso em 10/06/2016.

LAMBERT, P. Motoboys contam como é sua rotina. Folha de S. Paulo, folhatudo, 08/09/1996. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/9/08/tudo/14.html>>. Acesso em 10/06/2016.

LAZARINI, L. Motoboy poderá ter empréstimo de até R\$ 8.500. Jornal Agora São Paulo. 29/05/2009. In: <<http://www.agora.uol.com.br/grana/ult10105u572859.shtml>> Acesso em 10/06/2016.

LEITE, L. Só escravidão deve superar moto em destruição social, diz sociólogo. Folha de São Paulo, cotidiano, 18/08/2016. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/08/1804313-so-escravidao-deve-superar-moto-em-destruicao-social-diz-sociologo.shtml>>. Acesso em 05/12/2016.

LEMONS, A. Motoboys vivem em velocidade máxima. Folha de S. Paulo, folhateen, 17/07/1995. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/7/17/folhateen/1.html>>. Acesso em 16/06/2016.

OLIVEIRA, Filipe. De médico a maquiadora, 'uberização' avança no país. Folha de S. Paulo, mercado, 27/03/2016. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/03/1754407-de-medico-a-maquiadora-uberizacao-avanca-no-pais.shtml>>. Acesso em 10/06/2016.

POLESSI, C. Empresa vende até esqueleto por telefone. Folha de S. Paulo, negócios sp, especial - 1, 16/02/1990. In: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1990/02/16/263/>>. Acesso em 10/06/2016.

ROCCO, N. Empresa de motoboy exige R\$ 10mil. Folha de S. Paulo, folhatudo, 08/09/1996. In: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/9/08/tudo/2.html>>. Acesso em 10/06/2016.

AUDIOVISUAL

CORRÊA, R. Na Garupa de Deus. Documentário, 26 min. Leão Filmes, 2002. In: <<https://vimeo.com/5594874>>; <<https://vimeo.com/5596163>>; <<https://vimeo.com/5597420>>.

ELIAS, R. Os doze trabalhos. Ficção, 90 min. Imovision, 2006.

GUERRA, F.; OSAKI, M. Karl Max Way. Documentário, 26 min. Filmes de Guerra e Lupi Filmes, 2009.

HLB, R. R. da rua. 2ª temporada, episódio 8, 24 min, 2012. Mosquito Project e TV Cultura, 2012. In: <<https://www.youtube.com/watch?v=Bm7TJ9gxOYs>>.

MARTÍ, G.; ABAD, A. Do outro lado da cidade. Documentário, 12 min. Hamaca, 2008. In: <<http://megafone.net/INFO/index.php?/video/2008-do-outro-lado-da-cidade/>>.

ORTIZ, C. Motoboys, vida loca. Documentário, 54min. Paramount, 2003. In: <<https://www.youtube.com/watch?v=dOEIC25Yq4k>>

PAIVA, F. M. O motoboy é mesmo um cachorro louco? Reportagem, 27 min. Cidade Ocupada, Rede Gazeta, 2015. In: <<http://www.tvgazeta.com.br/videos/motoboy-e-mesmo-um-cachorro-louco-programa-completo/>>.

LEGISLAÇÕES

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Decreto 41.305 de 29/10/2001.

In: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/decretos/D41305.pdf>>. Acesso: 10/06/2016. Em PDF.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. Decreto 38.563 de 29/10/1999. Em PDF.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto-lei 5.452 de 01/05/1943.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Decreto 95.307 de 30/11/1987.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1985-1987/D95307.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Lei 8.222 de 05/09/1991.

In: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8222.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Lei 9.069 de 29/06/1995.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9069.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Mensagem 1.056 de 23 de setembro de 1997.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/Mvep1056-97.htm>. Acesso 10/06/2016.

_____. Lei 9.971 de 18/05/2000.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9971.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Lei 12.009 de 29/07/2009.

In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Lei 12.463 de 06/07/2011.
In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12436.htm>. Acesso em 10/06/2016

_____. Lei 12.997 de 18/06/2014.
In: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em 10/06/2016.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. Lei orgânica do município de São Paulo.
In: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/educacao/cme/LOM.pdf>>.
Acesso em 10/06/2016.

_____. Decreto 44.220 de 8/12/2003.
In: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09122003D%20442200000>. Acesso em 10/06/2016.

_____. Decreto 46.198 de 11/08/2005.
In: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=12082005D%20461980000>. Acesso 10/06/2016.

_____. Lei municipal de 14.491 de 27/07/2007.
In: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=28072007L%20144910000>. Acesso em 10/06/2016.

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES SÃO PAULO. Lei municipal 7.329 de 11/07/1969.
In: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/index.php?p=6997>>. Acesso em 10/06/2016.