



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus de Marília



CULTURA
ACADÊMICA
Editora

A logística do CAOS. o motoboy no trânsito hostil e despótico de uma cidade em reestruturação

Aender Luis Guimarães

Como citar: LGUIMARÃES, A. L. A logística do CAOS. o motoboy no trânsito hostil e despótico de uma cidade em reestruturação. *In:* DEO, A.; SARTORETTO, L. (org.).

Determinações do Mundo do Trabalho: centralidade do trabalho, lutas sociais e crítica da economia política. Marília: Oficina Universitária; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020. p. 29-44.

DOI: <https://doi.org/10.36311/2020.978-65-86546-11-8.p29-44>



All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported.

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição - Uso Não Comercial - Partilha nos Mesmos Termos 3.0 Não adaptada.

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

A LOGÍSTICA DO CAOS. O MOTOBOY NO TRÂNSITO HOSTIL E DESPÓTICO DE UMA CIDADE EM REESTRUTURAÇÃO

Aender Luis Guimarães

INTRODUÇÃO

Vivemos fundamentalmente num sistema em que o controle do tempo significa o controle de tudo. O controle e expropriação do tempo permite a expropriação da mais-valia, e a extração da mais-valia, que incide no processo de trabalho, permite que uma *totalidade reguladora sistêmica*, chamada capitalismo, administre praticamente todas as esferas da vida em nossa contemporaneidade. Claro que a expropriação do tempo se deslocou de um controle rígido e absoluto no estilo da distopia de George Orwell em *1984* e hoje está muito mais próximo de um poder refinado como em *Admirável Novo Mundo* de Aldous Huxley.

E assim acontece a vida nos últimos séculos na quase totalidade do globo. Por mecanismos cada vez mais refinados e sofisticados somos subjugados no controle do nosso próprio tempo de vida. Desde crianças aprendemos a seguir horários e convenções que demarcam quando e onde podemos e devemos fazer e estar. Nos nossos lares computadores, jogos

eletrônicos e televisores ditam um ritmo a ser seguido. Nos espaços de lazer os celulares impõem uma realidade virtual em tempo integral que nos deslocam sempre do lugar que estamos para outro em que gostaríamos de estar de maneira infinita e sequencial. Enfim, somos nossos próprios algozes a controlar e ditar ritmos frenéticos e inexequíveis que anulam qualquer quantidade de vagar, ou a de espera para com a vida e assim nos inebriamos com tamanho frenesi e passamos a ter uma constante percepção de tédio e incompletude nas nossas rotinas.

É claro que esse padrão comportamental veio de outra esfera das nossas vidas. Antes de passarmos a ter a sensação de pressa e urgência constante nos nossos lares e em nossas distrações diversas a pressa e a urgência englobou a esfera do trabalho e dele se difundiu para todo o resto de nossa existência. Essa história é tão antiga como o capitalismo e tem sua erupção na Revolução Industrial. Na Revolução Industrial, a partir de meados do século XVIII, o mundo começou a passar por um processo de modificações profundas e irreversíveis, mudanças essas que não devem ser entendidas somente como um acréscimo de bens e produtos de consumo para a população, mas sim como “uma mudança social fundamental [pois] ela transformou a vida dos homens a ponto de torná-las irreconhecíveis” (HOBSBAWM, 1983, p. 75).

O que era irreconhecível hoje passou a ser normal e o controle do tempo no capitalismo fica cada vez mais à mercê dessa entidade fantasmagórica intitulada mercado. Esse controle do tempo, que é quase como um equilíbrio da vida, toma uma nova acepção quando um trabalhador tem que *equilibrar a vida* numa alta velocidade para compensar a falta de tempo na nossa atualidade. Nesse sentido o “motoboy” cruza as grandes cidades e realiza as mais diversas entregas promovendo a sua própria manutenção material da vida e efetivando os fluxos de capitais que em grandes cidades e regiões, como a Região Metropolitana de São Paulo, sofrem com um trânsito “paquidérmico”

SÃO PAULO: UMA CIDADE EM REESTRUTURAÇÃO

A opção preponderante pelo desenvolvimento do modal automobilístico no Brasil produz efeitos ainda hoje em nossas cidades.

O substancial acréscimo da quantidade de automóveis na última década tornou-se um entrave às relações humanas e à própria acumulação de capital. Pois o deslocamento na nossa precária e sufocada malha urbana de transportes passou a ser quase inviável em determinados dias e horários. Tal quadro foi potencializado com a avanço da racionalização produtiva de nuance flexível. Com a década de 1990 teorias e práticas produtivo-administrativas conhecidas como toyotismo, chegaram com força as nossas empresas. A flexibilização produtiva impulsionou, entre outras coisas, as trocas comerciais entre países centrais e periféricos e dentro do próprio país, cidade ou região, exigindo assim, um aumento na velocidade de acumulação e a aplicação prática e efetiva do *Just in time* à globalidade do processo produtivo.

A aplicação do *Just in time* forçou as cidades a se adaptarem as diretrizes do toyotismo por meio de criação de infraestruturas que atendessem a nova dinâmica do capital e, dessa forma, o ambiente urbano procurou absorver as mercadorias que foram “expulsas” de dentro dos depósitos das empresas e passaram a circular pelo espaço da urbe em busca “do lugar certo na hora certa” para uma acumulação mais rápida e eficaz. Nesse contexto, a cidade de São Paulo se destaca no Brasil como cidade-global ao estabelecer fluxo de informação, de transporte, de cargas e se inserir plenamente como parte na globalização do capital e também é um exemplo perfeito de “metrópole do terceiro mundo” que junta desenvolvimento com exclusão, aonde, o meio técnico-científico-informacional extrapola as plantas fabris configurando a cidade como um objeto social carregado de dinamismo.

Flávio Villaça nos diz que o tempo “dos moradores das cidades é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele” (2012, p. 67). Pois a dominação se dá “pela desigual distribuição das vantagens e desvantagens do espaço produzido; essas vantagens e desvantagens dizem respeito especialmente à manipulação, pela classe dominante, dos tempos gastos nos deslocamentos espaciais dos habitantes da cidade” (VILLAÇA, 2012, p. 61). Ou seja, a segregação sócio-espacial conduz a diferentes ritmos de deslocamentos pela cidade e isso pode ser considerado como uma interferência capaz de gerar modificação do tempo/espaço pelas classes mais poderosas e, evidentemente, em favor delas. E isso não é pouca coisa.

Pois é no controle do tempo que acontece o processo de extração de mais-valia no capitalismo. Claro que quando pensamos no controle do tempo como elemento fundamental da extração da mais-valia tradicionalmente focamos no trabalho. Mas em nossa pesquisa a própria cidade é encarada como um Condição Geral de Produção¹. E, portanto, o

[...] urbanismo capitalista, pela simultânea separação social dos *habitats* e integração social das vias de comunicação, ao mesmo tempo reflete e condiciona a simultânea cisão e articulação sociais que ocorrem no processo de mais-valia. Trata-se de uma condição fundamental, tanto para a produção da força de trabalho, quanto para as demais formas de produção de mais-valia. (BERNARDO, 2009, p. 214).

Nesse sentido, a produção social do espaço e a mobilidade espacial do capital entram no espectro de análise da própria valorização do capital, influenciando os ciclos de acumulação e respingando em todas as esferas da vida em sociedade. Esferas essas que compõem a vida na sua maior totalidade que vão do trabalho ao lazer. Todavia, aqueles que examinam os fenômenos apenas pelas suas características temporais, ou somente pelas singularidades espaciais, não conseguem perceber que a compressão do tempo/espaço, efetivada pela subsunção de um em detrimento do outro, modifica os ritmos das relações sociais e das trocas materiais incidindo diretamente na expropriação de mais-valia no, e por meio do território urbano.

A substância do capital, a substância do valor, é o tempo de trabalho, que não constitui algo de materializado, que não é ainda o produto do trabalho, mas precisamente o trabalho no seu decurso, a força de trabalho enquanto capacidade de trabalho em realização. (BERNARDO, 2009, p. 30).

E essa *capacidade de trabalho* se potencializa, ou não, no difícil deslocar cotidiano pelo ambiente urbano que os trabalhadores enfrentam. Como tentamos demonstrar ao longo do texto, o simples ato

¹ “As [Condição Geral de Produção] CGP não se limitam ao que geralmente se denomina ‘infra-estruturas’, mas cobrem todo o campo da tecnologia; que defino como aquele em que as relações sociais de produção se articulam com a sua realização material. As técnicas são esta realização estritamente material e na tecnologia concebe-se a articulação das técnicas com a sociedade” (BERNARDO, 2009, p. 212).

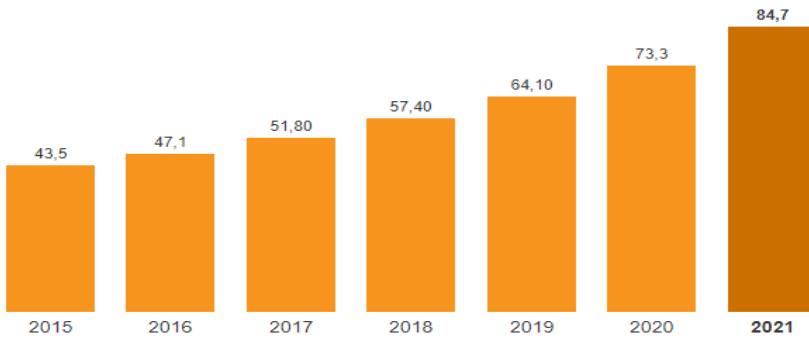
de deslocamento e sobrevivência que as classes trabalhadoras confrontam numa grande metrópole é carregado de interesses econômicos e ideológicos – como as reestruturações produtivas – que, muitas vezes, aliena o trabalhador de seu tempo livre –, tempo esse que poderia ser utilizado para que o trabalhador desenvolva-se enquanto ser humano genérico².

O TRABALHADOR NO CORREDOR DA MORTE

O agressivo capitalismo neoliberal implantado nas últimas décadas no Brasil promoveu mudanças no mundo do trabalho, num contexto de reestruturação flexível, gerando subempregos e um aumento significativo de desempregados estruturais. Junte a isso características histórico-sociais de uma sociedade desigual e amplamente excludente que, mais do que nunca, difunde o ódio de classe e exige uma pressa generalizada num trânsito agressivo e modorrento aonde todos disputam o tempo e o espaço e teremos a *Logística do Caos*.

A logística do padrão toyotista de produção exige o fim de estoques e, por sua vez, determina uma maior dinâmica e integração entre pessoas, peças e serviços. Todas essas mudanças envolvendo pessoas, peças e serviços ano após ano passaram a ser cada vez mais planejados, requisitados, escolhidos e comprados por meio de apenas um clique de maneira remota e descentralizada. Ainda, a venda realizada por meio do *telemarketing*, ou mais atualmente majoritariamente pelos computadores e celulares, em algum momento tem que se efetivar de maneira concreta fechando o ciclo da produção-distribuição-consumo. Sobre as vendas via internet, o jornal Folha de S. Paulo publicou a seguinte expectativa (em milhões de reais):

² De acordo com Marx em texto intitulado *Trabalho alienado e a superação positiva da auto-alienação humana* o ser humano genérico tem o trabalho como sua atividade vital, sua essência. “O homem é um ser genérico, não só na medida em que teórica e praticamente faz do gênero, tanto do seu próprio quanto do das demais coisas, o seu objeto, mas também – e isto é apenas uma outra expressão para a mesma coisa – na medida em que se relaciona consigo mesmo como (com) o gênero vivo, presente, na medida em que se relaciona consigo mesmo como (com) um ser universal e por isto livre” (MARX apud FERNANDES, 1989, p. 154-155).



Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/10/1823568-vendas-na-internet-devem-dobrar-ate-2021-indica-google.shtml>. Acesso em: 04 abr. 2017.

Todavia, ainda faltava a distribuição dos produtos de maneira *just-in-time* e foi aí que as empresas perceberam que era necessário atender as novas mudanças de comportamento³ dos consumidores não só na produção, mas também na distribuição e no consumo. Afinal, em qualquer grande cidade do Brasil o simples fato de sair de casa para buscar uma pizza, ou comprar um presente qualquer, pode envolver custos e perigos inesperados.

Em meio a esse cipoal o motoboy surgiu para vencer as limitações de velocidade, alcance e dinâmica do seu ancestral: o *office-boy*. Numa velocidade muito maior e com potencial para realizar um espectro de atividades muito mais abrangente que o *office-boy*, vans, caminhões etc., o motoboy

[...] surgiu no Brasil, no início da década de 80, mais precisamente no ano de 1984. O primeiro empresário de serviços de moto-entrega de que se tem notícia foi Arturo Filosof, um argentino que, em 1984, trouxe a ideia de Buenos Aires para São Paulo, onde fundou a Diskboy. Sua empresa levou alguns meses para receber a primeira encomenda, mas em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em vários jornais e revistas nacionais. (OLIVEIRA, 2003, p. 38).

³ Dia 03 de setembro de 2017 uma reportagem vinha a público na Folha de S. Paulo intitulada: *Indústria aposta em venda na internet para entender hábitos do cliente*. Demonstrando que até mesmo o varejo já busca entender o novo comportamento dos clientes finais que, cada vez mais, realizam compras via internet. Disponível em: <http://m.folha.uol.com.br/mercado/2017/09/1915367-industria-aposta-em-venda-na-internet-para-entender-habitos-do-cliente.shtml> Acesso em: 11 set. 2017.

Esse profissional rapidamente passou a ser um dos principais responsáveis por interligar fluxos de mercadorias nos mais diversos endereços e nas mais diversas urgências da Região Metropolitana de São Paulo, isto porque o caos do trânsito paulista impossibilita que qualquer outro veículo possa desempenhar esse papel com tanta velocidade e desenvoltura. É a maneira que o capitalismo flexível encontrou para manter, e até mesmo reduzir, o *tempo de giro do capital*⁴ frente a todos os problemas elencados acima e tentar na prática realizar o *just-in-time* e o ideal do estoque zero apregoados pelo toyotismo.

Se o capital encontrou na profissão meios de elevar sua lucratividade os trabalhadores, desde a década de 1980, viram nas entregas feitas por motos uma maneira para ganhar seu sustento e manter suas famílias. Os números não são precisos sobre a quantidade de trabalhadores do motofrete, uma vez que há profissionais registrados e autônomos, trabalhadores que fazem entregas entre uma e outra ocupação e trabalhadores que se vinculam - flexivelmente - a aplicativos semelhantes ao *Uber*, como o *Rapiddo*, *Vai Moto* e *Loggi*⁵. Mas de acordo com o Sindimoto existem hoje cerca de 200 mil motoboys somente na cidade de São Paulo e aproximadamente um milhão e duzentos mil entregadores no Brasil.

Claro que há motofretistas que escolheram a profissão pela paixão que sentem por andar de moto ou mesmo pela pretensa “liberdade”⁶ que essa profissão permite, mas esses indivíduos não são a maioria. Não só em nossa pesquisa⁷, mas na bibliografia consultada sobre a temática, é possível perceber que a maioria dos motoboys encontra no motofrete alternativa ao desemprego. Passando por momentos de desemprego trabalhadores de diversas origens profissionais utilizaram dos dividendos oriundos das

⁴ “O tempo de produção, associado com o tempo de circulação da troca, forma o conceito do ‘tempo de giro do capital.’” (HARVEY, 1993, p. 209).

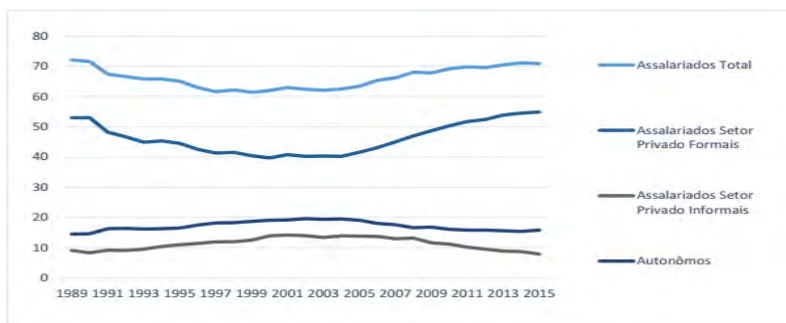
⁵ “No final de 2013, a categoria seria apresentada com o nascimento de uma startup capaz de modernizar essa profissão tão tradicional e que resistiu por tanto tempo às novidades tecnológicas [...]. O conceito da empresa é simples: trata-se de um *marketplace* que tem como objetivo conectar uma frota gigante de motofretistas (conhecido popularmente como motoboys) para atender a demanda [...]”. LOGGI: conheça a fundo a startup que revolucionou o motofrete no Brasil. *Tecmundo*, 26 maio 2015. Disponível em: <http://www.tecmundo.com.br/apps/80546-loggi-conheca-fundo-startup-revolucionou-motofrete-brasil.html> Acesso em: 08 abr. 2016.

⁶ A marca de motocicletas com a maior fatia do mercado nacional e maioria absoluta das motos usadas pelos motoboys tem o slogan “*Asas da Liberdade*”.

⁷ Essa pesquisa já realizou as entrevistas que julgamos necessárias em nossa análise. Ao todo realizamos treze entrevistas por meio da História Oral. Todavia, em razão de ainda estarmos transcrevendo e analisando seus resultados quanti-qualitativos deliberei não usar, nesse texto, seus resultados e apontamentos.

rescisões contratuais, da ajuda familiar, ou mesmo de economias guardadas, para comprar uma moto e começar a trabalhar quase que imediatamente nesse setor em crescimento.

DESEMPREGADOS POR POSIÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO. 1989 -2015 (%)



Fonte: PED. DIEESE/SEADE, 2016.

Outra parcela significativa dos motoboys consiste em jovens, geralmente do sexo masculino, que enxergam na profissão uma primeira chance de entrar no mercado de trabalho. Oriundos de famílias carentes esses jovens, herdeiros do estrutural descaso com a educação, encontram-se diante do mercado de trabalho sem qualificações, experiência e rede de contatos que viabilizem sua entrada no mercado de trabalho. Assim sendo, muitos unem a paixão por motos com a necessidade material de sustento e começam a entrega rápida em duas rodas.



Fonte: ABÍLIO, 2014, p. 26.

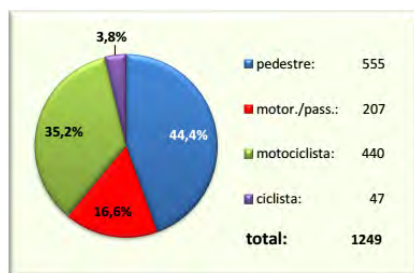
Seja como for, a maioria dos motoboys que entrevistamos, assim como os entrevistados nas outras pesquisas que consultamos, deixou claro que não é objetivo comum e declarado perpetuar-se na profissão. Ser motoboy, na maioria das vezes, é visto como um *emprego trampolim* para alcançar novas e melhores colocações de trabalho. Aspecto esse que contribui em muito para a falta de sentimento de classe entre essa categoria profissional.



Fonte: ABÍLIO, 2014, p. 25.

Entre os aspectos que contribuem para essa falta de vontade em permanecer na profissão temos a falta de reconhecimento dos direitos da categoria, geralmente pela forma (ou falta) de registro e a baixa remuneração que força a longas e múltiplas jornadas de trabalho. Tudo isso levando a grande estafa física e psicológica, além de problemas com o convívio familiar, ou melhor, a falta de convívio familiar. E como se não bastasse tudo o que foi exposto há ainda um elevado índice de acidentes nas ruas e rodovias do país, que cresce a cada ano especialmente entre os motoqueiros. Esse risco “inerente” a profissão faz com que todo o conjunto de elementos negativos sejam potencializados e colocados num primeiro plano para pensar *o ser e agir* do motoboy. Afinal estresse, cansaço, baixa remuneração etc., não são exceções no trabalho na sociedade capitalista, mas fazer tudo isso com uma probabilidade significativa de não voltar vivo ao fim do dia para casa faz dessa profissão um verdadeiro desafio de risco aos trabalhadores do motofrete.

MORTES POR MOTOCICLISTAS POR 10.000 MOTOCICLETAS / MORTES, POR TIPO DE USUÁRIO DAS VIAS



Fonte: CET - Acidentes de trânsito fatais: relatório anual. 2014, p. 23; p.03 respectivamente.

O MOTOBOY: PERSPECTIVAS INDIVIDUAIS E COLETIVAS

O *motoboy* tem seu trabalho a margem do sistema de proteção legal, num ramo produtivo que é estruturado de forma praticamente informal, por isso mesmo, escapa as análises puramente formalistas das formas de exploração do trabalho e instiga a pré-julgamentos carregados com um desmerecido desprestígio social. O trabalhador das duas rodas é frequentemente suprimido na multidão, mas geralmente numa multidão

de automóveis. O motoboy não pode vagar descompromissadamente e busca, acima da velocidade permitida, atingir seu objetivo vendo a cidade e suas atrações de uma maneira muito rápida e tendo como sua aventura corriqueira chegar bem ao final do dia.

Viver no limite da segurança, vista no prisma coletivo e individual, pode ser encarado como ato de desordem pública e niilismo pessoal, pois como justificar arriscar-se tanto ao limite de acreditar que a morte, dentre as diversas e graves sequelas, pode ser um bom resultado, em caso de acidente?

De maneira dialética o trabalho do motoboy configura-se, além de uma solução individual e social-financeira, elemento de aplicação da teoria do valor. O motofretista é um trabalhador regido pela mais-valia absoluta já que conta com pequena capitalização (baixo nível de capital constante), associado à deterioração dos limites físicos do trabalhador - no limite até a morte -, consequência de seu trabalho depender muito da organização estruturada pela própria força de trabalho em sua execução. Enfim, é um trabalho que gera valor, ou viabiliza a geração de valores em outros espaços, muito mais pelo aumento da jornada, e velocidade, do trabalho do que por meio de qualquer mecanismo de tecnologia no dia a dia que leve a um trabalho mais complexo e qualificado.

Contudo, o motofretista permite a acumulação da mais-valia relativa em outros patamares, certamente distante espacialmente, viabilizando a produção-distribuição-consumo na globalidade da economia capitalista da metrópole, logo do mundo todo se levarmos em conta a importância das empresas instaladas na Região Metropolitana da capital paulista. A área de atuação desse tipo de profissional viabiliza a transmutação de mercadorias potenciais em mercadorias reais, revivifica a mais-valia anteriormente extraída e acrescenta/viabiliza valor ao trabalho anteriormente realizado.

Toda essa rotina adversa, arriscada, estressante e cansativa ainda é negativamente coroada pelos casos de ódio, agressividade, violência e preconceito da sociedade para com a categoria. É comum relatos de brigas, discussões e até mesmo violência física entre motoboys e outros motoristas. Casos de preconceito e desconfiança recheiam o imaginário da população que vê no motoboy a figura potencial de um bandido. E para piorar o próprio motoboy corre o risco de ser vítima da violência e marginalidade

uma vez que, devido a sua exposição, frequentemente são vítimas de roubos e assaltos tendo sua moto, equipamentos e a própria vida levadas por assaltantes.

Enfim, a profissão motoboy é fruto do conjunto de mudanças no mercado de trabalho e dos padrões de comportamento, consumo, produção, distribuição e vendas. Além disso, as políticas neoliberais, que são incessantemente impostas como o único caminho possível para a economia, colocam a segurança, e até mesmo a própria vida, desses trabalhadores em risco para atender a demandas sempre impossíveis de alcançar já que no fundo exige que o espaço seja suprimido pelo tempo.

No panorama acima descrito o motoboy surge como solução individual ao seu próprio sustento e a aceleração da acumulação do capital, tornando-se figura que exerce um papel *sine qua non* para a continuidade do trabalho e da vida nas grandes cidades. Apesar de todas as adversidades, preconceitos, informalidade e riscos de acidentes esses trabalhadores conseguiram se estabelecer como categoria profissional e criaram táticas e estratégias para continuarem na profissão mesmo sendo frequentemente vistos como vagabundos, criminosos, etc.; por parte dos motoristas de carros, população e gestores públicos; configurando assim o trânsito como um imenso cenário da luta de classes no país.

CONCLUSÕES

Este trabalho nasceu de questionamentos suscitados no decorrer de uma pesquisa de doutorado que ainda está em andamento. Por tal razão essa pesquisa é aqui apresentada incompleta, isso significa dizer que suas conclusões e o desenrolar das interpretações e das questões aqui abordadas não estão encerradas. O que em última análise permite modificações nas questões que proponho e consequente em suas conclusões.

Ainda estamos coletando dados, estatísticas e transcrevendo entrevistas, mas já podemos perceber que existe um sentimento de importância e virilidade nas práticas desses trabalhadores. A virilidade pode ser vista como “a capacidade de expressão do poder, associado ao exercício da força, da agressividade, da violência sobre outrem” (DEJOURS, 1999, p. 44), no caso outros motoristas. Além disso, já podemos constatar que um “bom” motoboy não pode limitar-se a dirigir sua moto e efetivar a entrega.

Há diversos procedimentos que impactam seu cotidiano em termos de qualidade e remuneração, ele deve dominar, por exemplo: a manutenção da moto, conhecer o trânsito, saber manobrar de maneira arriscada, lidar com diversas burocracias (cartório, bancos, etc.) e lidar com discriminação e micropoderes de pessoas que estejam no meio de sua atividade fim.

Além disso, as práticas dos motoboys, pautadas na instantaneidade que a cidade reestruturada impõe, moldam a forma de vida, sendo capaz de gerar sentimentos, atitudes, práticas e formas de solidariedade e sociabilidade com outros trabalhadores do setor. É comum o relato de brigas, inclusive físicas, entre motoboys e motoristas de carros em defesa de outros motoqueiros. Nesse sentido, a solidariedade e sentimento de pertença a uma categoria viabilizou nos últimos anos a junção de grupos para protestos pontuais frente as tentativas do poder público de limitação e enquadramento da categoria e, mais recentemente, protestos contra aplicativos de entregas como, por exemplo, o *Loggi*.

Por fim, estamos relacionando como a cidade, entendida como um espaço de valorização do capital, viabiliza o *just-in-time* e acaba por flexibilizar a vida como um todo, implicando em modos de viver, pensar e de sentir. Em outros termos, como o motoboy, integrado na cidade (des) organizada, carregada de fraturas advindas das próprias contradições sócias, experimenta, vivencia e percebe a coisificação, alienação, estranhamento e fetichização de suas práticas dentro do urbano. A pesquisa ainda está inconclusa, mas já podemos perceber que há intensa relação desses trabalhadores com o urbano e que isso produz subjetividades que marcam os motoboys por sentimentos ambíguos de individualismo, solidariedade, frustrações e uma enorme gama de patologias psicológicas.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila C. Segurando com as dez: a classe trabalhadora e o desenvolvimento brasileiro. *In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS*, 38., 2014, Caxambu. *Anais do Encontro*, 2014.
- BERNARDO, João. *Economia dos conflitos sociais*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). *Acidentes de trânsitos fatais: relatório anual 2014*. São Paulo, 2015.

DEJOURS, Christophe. *A Banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICAS E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). Fundação Sistema Estadual de Dados. *Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED*. Disponível em: www.dieese.org.br/analiseped/ped.html. Acesso em: 10 jun. 2016.

HOBSBAWM, Eric. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1983.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.

MARX, Karl. Trabalho alienado e a superação positiva da auto-alienação humana. In: FERNANDES, Florestan. (org.). *Marx & Engels: História*. São Paulo: Ática, 1989. v. 36. (Coleção Grandes Cientistas Sociais).

OLIVEIRA, G. C. *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboys de Salvador*. 2003. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária) – Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

VILLAÇA, Flávio. *Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

BERNARDO, João. O tempo – substância do capitalismo. *Cadernos de Ciências Sociais*: Fundação Santo André, Santo André, n. 1, p. 1-9, 2006.

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e Capital Monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladimir. (org.). *Metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Senac, 2004.

CASTRO, Matheus Fernandes. *Os Motoboys de São Paulo e a produção de Táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas*. 2010. 175 f. Tese (Doutorado em Psicologia Social) - Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

CORIAT, Benjamin. *Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização*. Rio de Janeiro: Revan, 1994.

DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DINIZ, Eugenio Paceli Hatem. *Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias da regulação dos motociclistas profissionais*. 2004. 115 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) - Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2004.

FERRARI, Terezinha. *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Terceira Margem, 2005.

GODOI, Stela Cristina de. *No “tempo certo”, sobre duas rodas: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP*. 2012. 211 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual da Unicamp, Campinas, São Paulo, 2012.

GUISARD, Luís Augusto de Mola. *Vidas Supérfluas: a invenção da pressa*. 2016. 149 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

HARVEY, David. *The Urban Experience*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1989.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

ITO, Roberto Shinji. *Cidade dos Motoboys: apropriação de espaços na metrópole paulistana*. 2010. 75 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARX, Karl. *O Capital: Crítica da Economia Política: livro I*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MORAES, Thiago Drumond. *Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho*. 2008. 404 f. Tese (Doutorado Psicologia Social) - Instituto de Psicologia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

OLIVEIRA, Vivian Lúcia Rodrigues de. *O trabalho dos motoboys: revelando novas necessidades do capital reestruturado*. 2016. 142 f. (Mestrado em Serviço Social) – Departamento de Serviço Social, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

PINTO, João Alberto da Costa. O percurso político do marxismo de João Bernardo: Portugal/França/Brasil 1965 – 1991. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX E ENGELS, 6., Campinas, 2009.

ROSA, Hartmut. Full Speed Burnout? *International Journal of Motorcycle Studies (IJMS)*, United States, v. 6, n.1, Spring 2010. Special Issue Motorcycle – Beschleunigung und rebellion? Disponível em: http://ijms.nova.edu/Spring2010/IJMS_Artcl.Rosa.html. Acesso em: 22 fev. 2017.

ROSA, Hartmut. Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada. *Persona y sociedad*, Universidad Alberto Hurtado, Chile, v. 25, n. 1, p. 9-49, 2011.

ROSA, Hartmut. *Social Acceleration: a new theory of modernity*. New York: Columbia University Press, 2013.

SANTOS, Milton. *Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SENNETT, Richard. *O Artífice*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MATTA, Roberto da. *Fé em Deus e pé na Tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

SILVA, Ricardo Barbosa. *Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA, Daniela Wosiack. *Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina*. 2006. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, São Paulo, ano 30/31, p. 127-141, 2008.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos motoboys: subsídios para a promoção da saúde. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, p. 2717-2721, dez. 2006.