

PRECARIZAÇÃO E INFORMALIDADE:
um estudo sobre o serviço de moto-táxi em Campina Grande

Jane Kátia Custódio Sousa¹
Jucelino Pereira Luna²

RESUMO

Este trabalho analisa os efeitos da globalização econômica sob o aprofundamento da precarização do trabalho e, conseqüentemente, da exclusão social na cidade de Campina Grande-PB, a partir do estudo do serviço de moto-táxi. O estudo classifica os mototaxistas em três segmentos: aqueles cadastrados na Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), os filiados a CG motos e os mototaxistas clandestinos. A pesquisa foi pautada na entrevista semi-estruturada, análise dos documentos, pesquisa bibliográfica e aplicação do questionário. Assim, as políticas públicas voltadas para o setor de serviços foram insuficientes para amenizar o progressivo aumento da precarização das relações trabalho nesta localidade.

Palavras-Chave: Reestruturação Produtiva, Informalidade, Moto-táxi.

ABSTRACT

This work analyzes the effect of the economic globalization under the deepening of the precarization of the work and, consequently, the social exclusion in the city of Campina Great, from the study of the motion-taxi service. The study it classifies the "mototaxistas" in three segments: those registered in cadastre in the clandestine Supervision of Transit and transports public (STTP), affiliated CG motions and "mototaxistas". The research was based on the half-structuralized interview, analysis of documents, bibliographical research and application of the questionnaire. Thus, the public politics directed toward the sector of services had been insufficient to brighten up the gradual increase of the precarization of the relations work in this locality.

Words key: Productive reorganization, Informality, Motion-taxi.

1 INTRODUÇÃO

A propagação do discurso ideologizante sobre trabalho autônomo vem condicionando milhares de pessoas a acreditarem que o trabalho por conta própria transformará o trabalhador em proprietários dos meios de produção.

Essa ideologia reproduz a idéia de que todos terão igualdade de oportunidades no mercado de trabalho. No entanto, a realidade não é bem essa, pois o atual estágio das forças produtivas vem contribuindo de forma devastadora para o aumento da exploração da força de trabalho, agora camuflada sob novas e modernas estratégias de desregulamentação e flexibilização das relações trabalhistas.

¹ Graduada em Serviço Social pela Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

² Mestre em Economia pela Universidade Federal da Paraíba, Professor titular e Pesquisador do Departamento de Administração e Economia da Universidade Estadual da Paraíba.

Este contexto motivou a realização desse estudo cujo objetivo foi compreender e analisar os efeitos da atual fase da globalização econômica sob o aprofundamento da precarização do trabalho e, conseqüentemente, da exclusão social na cidade de Campina Grande-Pb, a partir do estudo do serviço de moto-táxi nesta localidade.

Para tanto, adotamos uma tipologia de estudo em que classificamos os mototaxistas em três segmentos: os mototaxistas cadastrados na Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) e filiados ao sindicato (SINDIMOTOS), os mototaxistas filiados a CG motos, empresa privada que oferece o serviço de moto-táxi, mesmo antes da sua regularização e por último os mototaxistas clandestinos, aqueles que não estão vinculados a nenhum dos dois segmentos.

A pesquisa foi pautada na entrevista semi-estruturada³, análise dos documentos, pesquisa bibliográfica e aplicação do questionário que contemplou uma amostra de 10% em cada segmento, totalizando uma média de 190 questionários aplicados no período de Abril a Maio de 2006.

O estudo, então, obteve os seguintes resultados: as políticas públicas voltadas para o setor de serviços em Campina Grande, no contexto histórico analisado, foram insuficientes para amenizar o progressivo aumento da precarização das relações trabalho nesta localidade, tendo em vista as longas horas de trabalho e os riscos a que são submetidos diariamente estes trabalhadores.

Outro dado relevante foi constatar que a regularização do serviço de moto-táxi, a partir da Lei nº. 3.768/99, a um determinado segmento de mototaxistas, se por um lado permitiu que estes fossem reconhecidos pela justiça e pelo poder público, por outro vem contribuindo no aumento da exploração da força de trabalho e na expansão desordenada desta atividade nesta cidade.

Fazendo necessário uma reelaboração das políticas públicas, uma vez que estas estão limitadas apenas a aparatos judiciais, desconsiderando todas as implicações e precariedades sofridas por estes trabalhadores, sendo este um dos grandes desafios a ser superado pelas lideranças locais, como estratégia de amenizar a precarização e exploração das relações de trabalho.

2. OS NOVOS MECANISMOS DE DOMINAÇÃO SOBRE A CLASSE TRABALHADORA

O trabalho que deveria conduzir a objetivação plena do indivíduo volta-se para as necessidades vitais de sua subsistência. O trabalhador existe de forma conflitante, de um

³ Entrevista realizada ao representante legais da CG motos e dos Permissionários a qual foi pautada na origem e propagação do serviço de moto-táxi em Campina Grande.

lado, insatisfeito com a posição e com as condições as quais é submetido no processo de produção, de outro, a aceitação a essas condições pela necessidade de garantir sua reprodução social.

É importante chamar a atenção a esta perplexidade e o sentimento de desamparo, no qual se depara a humanidade no início do terceiro milênio. Esta situação está diretamente relacionada à rediscussão do papel do Estado enquanto guardião dos direitos sociais, desde o pós-guerra. Aqueles que outrora, desfrutavam do aparato social, fornecido pelo Estado, possuem como única saída o ingresso ao trabalho desprotegido sob diversas precariedades.

Desse modo, a tecnologia e a ciência que deveriam trazer ganhos para a classe trabalhadora, intensificam cada vez mais a exploração da força de trabalho, submetendo-a nas mais degradantes formas de exploração. A alternativa encontrada por estes trabalhadores, agora excluídos de seus postos de trabalho, é a submissão ao trabalho às margens da proteção legal, como única saída para a garantia de sua sobrevivência.

Como conseqüência disto, tem-se a expansão do trabalho informal, que sob a lógica de um discurso transformador propaga a alternância de função no processo produtivo, ou seja, o empregado de hoje pode tornar-se o empregador de amanhã.

Este processo vem obscurecendo as relações de exploração e marginalização a que são submetidos os trabalhadores, que movidos por um discurso utópico de tornar-se patrão, investe todos os seus bens, sua força de trabalho e de sua família, em busca de um trabalho autônomo e independente, livre das imposições patronais.

O trabalho informal, aqui entendido no contexto da nova informalidade⁴, não está as margem do modo de produção capitalista, mas integrado e subordinado a este, participando do processo de acumulação. Desse modo, a informalidade é uma criação do capital, necessária a sua manutenção que se propaga de acordo com o desenvolvimento da produção capitalista.

Neste sentido, o trabalho informal, caracterizado por sua funcionalidade e submissão ao capital, diferencia-se do que se convencionou chamar de setor informal, em que se destacam as atividades às margens da produção capitalista e voltada para as atividades de sobrevivência caracterizado por ocupações a baixo custo e incentivado pelas organizações financeiras internacionais, a fim de amenizar os impactos do processo de reestruturação produtiva sobre a classe trabalhadora (TAVARES, 2004).

Paralelo a isso tem as diversas formas de precarização do trabalho, mascaradas pela exploração do trabalho subordinado, em que o cancelamento da proteção ao trabalho,

⁴ Refiro-me à Tavares, em *Os fios (in)visíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho*, que trata de atividades que estão subordinadas ao processo de produção capitalista e não apenas às atividades de sobrevivência, cuja expansão é recomendada pelas instituições financeiras internacionais.

figura-se como primeiro alvo do capital, tendo em vista que este conta com um aparato institucional que sob o discurso de superação da crise propaga-se como “um comitê para administrar os negócios coletivos de toda a classe burguesa” (TAVARES, 2004, p.133, apud MAX ENGELS, 1998, p. 07).

A título de exemplo, podemos citar o caso brasileiro e suas diversas formas de flexibilização das relações de trabalho. Em 1998 foi aprovada a Lei de Contrato de Trabalho temporário, favorecendo em grande medida a precarização do trabalho e ainda o Projeto de Lei nº. 5.843, de 2001, aprovado pelo Congresso, que altera o artigo 618 da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), permitindo que “As condições de trabalho ajustadas mediante convenção ou acordo coletivo prevaleçam sob o disposto em lei desde que não contrariem a Constituição Federal e as normas de segurança e saúde do trabalhado” (TAVARES, 2004, p.133).

Assim, a perda recai sob o mais fraco da negociação, prevalecendo, a subordinação e a aceitação as condições propostas pelo empregador, pois, atualmente está sendo melhor para o trabalhador aceitar todas as implicações e subordinações do emprego precarizado que ser mais um excluído inserido nas estatísticas da marginalização.

Para entender melhor a informalidade e suas metamorfoses enquanto funcional ao movimento de valorização do capital, situamos o serviço de moto-táxi em Campina Grande, a fim de analisar os limites e desafios enfrentados por estes trabalhadores, além da percepção destes e dos que os representam⁵, esta atividade vem se tornando à realidade de muitos campinenses que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho.

3 AS METAMORFOSES DA INFORMALIDADE: uma análise do serviço de moto-táxi em Campina Grande-PB.

O trabalhador de moto-táxi na cidade de Campina Grande não está longe da concepção ideologizante de autonomia e independência tão propagada atualmente, que retira este da condição de empregado, para colocá-lo na condição de empregador, dono de seu próprio negócio.

Desse modo, os dados revelaram que 88,57% dos permissionários, consideram-se trabalhadores autônomos, 7,14% reconhecem serem informais e 1,43% afirmou ser um trabalhador formal, logo em seguida tivemos 86,67% dos clandestinos, que dizem serem autônomos, 11,11% afirmam serem informais e 2,22% para aqueles que se dizem ser trabalhadores formais, por último obtivemos 80,95% dos mototaxistas da CG motos

⁵ Refiro-me ao representante da empresa CG motos, chefe de cadastro da STTP e ao representante do Sindicato dos mototaxista em Campina Grande.

relatando serem trabalhadores autônomos e 19,04% reconhecendo-se como trabalhadores informais.

Os dados mostram, ainda, que esse trabalhador chega a trabalhar mais de 11 horas por dia para garantir o seu sustento e de sua família, com destaque para os trabalhadores clandestinos 31,11%, em seguida temos a CG motos com 28,57% e os permissionários com 25,71% que afirmaram trabalharem mais de 11 horas diárias. Dados que chamam a atenção pela precariedade e pelas condicionalidades a que são submetidos esses trabalhadores: fatores climáticos, trânsito, problemas de saúde, entre outros.

Paralelo a isto, tem os diversos desafios enfrentados por esse trabalhador em seu dia-a-dia, nos quais se destacam: o trabalho noturno com destaque para CG motos com 42,85%, em seguida tivemos os clandestinos com 22,22% e os permissionários com 21,43%, que afirmam ser esse um dos maiores problemas do dia dia-a-dia do mototaxista.

Outro problema refere ao transporte de pessoas alcoolizadas com o percentual de 45,55% para os clandestinos, 40% para os permissionários e 28,57% para os filiados na CG motos. E ainda, diante da necessidade estes afirmam que o fato de não poder recusar passageiros, também, consiste em um outro tipo de problema com destaque para os clandestinos com 43,33%, que afirmaram não poder recusar passageiros, pois como identificar quem é suspeito ou não neste trabalho. Obteve-se, ainda, o percentual de 19,04% dos moto-táxi da CG motos que, também, defendem essa justificativa e 10% dos permissionários.

Os trabalhadores dos três segmentos apresentaram percentuais referentes a problemas diversos, como: trânsito ruim, pedestres imprudentes, com destaque para CG motos com 4,76%; discriminação e concorrência desleal em que se destacam os permissionários com 4,3% e 7,77% para aqueles que afirmaram ser a perseguição da STTP e a discriminação um dos maiores problema do moto-táxi clandestino.

Um outro fato que, também, merece destaque refere-se à saúde desse trabalhador, pois nos três segmentos: permissionários, clandestinos e CG motos o percentual foi de 35,71%, 45,56% e 23,81%, respectivamente, para os que afirmaram serem as dores na coluna um dos problemas de saúde mais comuns, já 14,29% dos permissionários, 19,05% dos filiados da CG motos e 13,33% dos clandestinos afirmaram serem as dores na cabeça o maior problema, como consequência das tantas horas de trabalho.

Os dados revelam, ainda, que nos dois segmentos, CG motos e boa parte dos clandestinos em que os trabalhadores estão com no máximo dois anos realizando o serviço de moto-táxi, esse mototaxista não apresentou nenhum tipo de problema de saúde com destaque para a CG motos com 47,62% e 35,56% dos clandestinos, já os que possuem mais de quatro anos de serviço no caso dos mototaxista permissionários, apenas 24,3%

disseram não sentir nenhum problema enquanto 15,71% deste segmento relataram sofrerem de outro tipo de problema como: muito cansaço, pressão alta e diabetes com 2,9% respectivamente.

Contudo, um dado que nos chamou atenção foi a quantidade de acidentes ocorridos com esses trabalhadores, mas como a nossa proposta de estudo foi ser imparcial aos três segmentos buscando mostrar a realidade de trabalho dos que prestam o serviço de moto-táxi na cidade de Campina Grande, a partir dos dados fornecidos por estes, optamos por não descrever os nomes dos segmentos referentes a cada percentual de acidentes, apresentando cada segmento a partir dos seguintes códigos: *A*, *B* e *C*.

No segmento *A*, obtivemos os seguintes resultado: 42,86% afirmaram terem sofrido acidente apenas uma vez, 23,81% relataram terem sido vitima de acidente mais de uma vez no serviço de moto-táxi, já 33,33 afirmaram que os acidentes ocorridos não foram no serviço de moto-táxi.

Quanto ao segmento *B*, 31,11% já foram vitimas de acidentes ao menos uma vez, 16,67%, desses mototaxista já sofreram mais de um acidente e 50%, relataram que os acidentes ocorridos não foram quando estavam exercendo o trabalho de moto-táxi e sim nos dias de folga, já o segmento *C*, 25,71% destes relataram terem sofrido ao menos um acidente, 30% mais de uma vez e 42,86%, afirmaram que os acidentes ocorridos no foram nos momentos quando estavam exercendo o serviço de moto-táxi, restando 1,43% que optou em não responder.

Mesmo os que dizem não terem sofrido acidentes no momento que estavam realizando o serviço de moto-táxi, os números dos que afirmam ter sofrido ao menos uma vez é preocupante, já que esta atividade vem sendo executada sob diversas precariedades pondo em risco a vida do moto-táxi e a do passageiro.

Assim, os trabalhadores, que prestam o serviço de moto-táxi nesta localidade, sejam, permissionários, CG motos ou clandestinos, estão inseridos em uma mesma realidade de degradação dos direitos e precariedade de trabalho, porém, esse serviço vem tornando-se uma forma de ocupação de muitos campinenses que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho, tornando mais uma vítima do trabalho desprotegido.

O que exige do poder público uma maior atenção na melhoria desse serviço, não se limitando apenas à fiscalização e multas para aqueles que não estão em dia com o Órgão Público responsável, já que as precariedades de trabalho se assemelham aos três segmentos sejam estes reconhecidos ou não pela justiça.

4 CONCLUSÃO

Todo esse discurso propagado com tanta ênfase na atualidade e tão difundida pelos meios de comunicação e incentivados pelos organismos representativos do capital que faz acreditar na possibilidade de independência e liberdade do trabalho, obscurece a realidade vivida por cada um desses trabalhadores que acredita na passagem de uma classe a outra.

Desse modo, o estudo sobre o serviço de moto-táxi em Campina Grande constatou que as políticas públicas voltadas para o setor de serviço nesta localidade, no contexto histórico analisado, foram insuficientes para amenizar o progressivo aumento da precarização e exploração das relações de trabalho e se, por um lado, a regularização do serviço de moto-táxi a um determinado segmento permitiu que estes fossem reconhecidos pela justiça e pelo poder público, a partir da Lei nº. 3768/99, por outro, esta regularização vem contribuindo na expansão desordenada deste serviço nesta localidade, tendo em vista, que o serviço de moto-táxi vem se tornando uma forma de ocupação para muitos que possuem como única saída o refúgio a esta atividade. Muito embora, reconheçam a precariedade e os desafios postos pelo serviço.

Neste sentido, faz-se necessário uma reelaboração das políticas públicas, uma vez que estas estão limitadas apenas aos aparatos judiciais, desconsiderando todas as implicações e precariedades sofridas por este trabalhador no seu dia-a-dia, sendo este um dos grandes desafios a ser superado pelas lideranças locais, como estratégia de amenizar a precarização das relações de trabalho, pois trabalhar ou não e determinar horário não se torna privilégio, mas uma imposição da lógica da concorrência que apresenta como uma única opção ao mototaxista, sair às ruas todos os dias para que possa, ao menos ao fim do mês, garantir um salário mínimo.

Assim, não temos a pretensão de encerrar o debate em torno da precarização do trabalho nesta localidade. Nosso objetivo foi levantar alguns dados que indicassem a intensificação dessas precariedades nas relações de trabalho, tomando como objeto de estudo o moto-táxi em Campina grande, no tocante às condições de trabalho destes segmentos: permissionários, CG motos e clandestinos.

Em suma, estas foram algumas constatações coletadas a partir da aplicação do questionário e conversação com estes sujeitos, os quais vêm se submetendo às diversas precariedades, sob diversas condições de trabalho e de saúde na luta por um salário que lhe garanta o sustento e o de sua família. Por fim, esta é uma tentativa prematura de analisar os efeitos deletérios do processo de globalização sobre a classe que vive do

trabalho. Neste trabalho, limitamos nossa análise, ao estudo do moto-táxi em Campina Grande-PB na perspectiva de incentivar novas reflexões nas outras esferas de trabalho.

REFERÊNCIAS

ESTADO DA PARAIBA. Câmara Municipal de Campina Grande. Projeto de Lei nº150 de 25 de nov. de 1999. **Institui e disciplina o sistema de transporte individual de passageiros por motocicletas, moto-táxi, no âmbito do município de Campina Grande e dá outras providências.** Campina Grande: 1999.

_____. Câmara Municipal de Campina Grande. Lei nº 3.768 de 07 de dez. de 1999. **Institui e disciplina o sistema de transporte individual de passageiros por motocicletas, moto-táxi, no âmbito do município de Campina Grande.** Campina Grande: 1999.

_____. Secretaria de governo e coordenação política. Decreto nº 2.827 de 25 de abril de 2000. **Dispõe sobre o regulamento do sistema de transporte individual remunerado de passageiros, moto-táxi, do município de Campina grande-PB.** Campina Grande 2000.

IANNI, Octávio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil.** São Paulo: Civilização Brasileira, 1991.

IBGE, **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Censo 2000.

LESBAUPIN, Ivo. O crescimento da desigualdade social no Brasil. In: **Poder local x exclusão social: a experiência das prefeituras democráticas no Brasil.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 9-38.

MALAGUTI, Manoel Luiz. A informalidade redentora. In: **Crítica à razão informal: a materialidade do salariado.** São Paulo: Boitempo; Vitória: EDUFES, 2001. p. 62-82.

MARTINS, Gilberto de Andrade, LINTZ Alexandre. **Guia para elaboração de monografias e trabalhos de conclusão de curso** – São Paulo: Atlas, 2000. p. 9 – 103.

TAVARES, M^a Augusta. A insustentabilidade teórica do setor informal. In: **Os fios (in)visíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho.** São Paulo: Cortez, 2004. p. 27-74.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação** – São Paulo: Atlas, 1987. p. 9-175.