



DIRIGINDO A QUIMERA: A morfologia do trabalho dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia

Rafael Aparecido Mateus de Barros¹

Resumo

Neste trabalho tentarei, sobretudo, perscrutar a especificidade do processo de trabalho na ocupação de motorista no transporte coletivo de Goiânia. Portanto, tem como pressuposto a flexibilização do trabalho que se expressa na desregulamentação dos direitos do trabalho; nas formas efêmeras de produção; na participação gerencial; na incorporação precarizada do trabalho da mulher; na expansão de assalariamento no setor de serviços, a reestruturação produtiva. Como as mudanças que estão em curso no mundo do trabalho vêm se concretizando no “mundo do trabalho” de motoristas do transporte coletivo de Goiânia? Em que medida elas se configuram numa “*nova morfologia do trabalho*” dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia? Como os motoristas são afetados pela racionalização do processo de trabalho? Qual a relação entre incorporação de tecnologia, estresse no trabalho e sofrimento psíquico?

Palavras-chave: reestruturação produtiva; intensificação do trabalho; adoecimento no trabalho

Elementos teóricos preliminares à problemática do “novo complexo de reestruturação produtiva”

Nas últimas décadas ocorreram agudas transformações no mundo do trabalho que podem ser observadas, sobretudo, na estrutura produtiva, bem como nas formas de organização política de trabalhadores e trabalhadoras e, de modo particular, na vida cotidiana. Portanto, o mundo do trabalho tem sido escopo de estudos profícuos no que concerne aos desdobramentos de um processo ainda em curso: a reestruturação produtiva, cujos desdobramentos se expressam numa ofensiva do capital na produção, com impactos decisivos sobre o mundo do trabalho.

Mas é forçoso explicitar o que concebemos como o “novo complexo de reestruturação produtiva”. Já no *Manifesto do Partido Comunista* estavam presentes em germe ideias que nos levam a esta interpretação, vejamos: quando Marx afirma, “o revolucionamento permanente da produção” (MARX, 2001, p. 28) põe em relevo o que deve se entender por acumulação flexível: “ser ‘flexível’ as necessidades imperativas do capital em

¹ Trabalho desenvolvido para fins de apresentação e avaliação no II Segundo Seminário da Linha de Pesquisa: Trabalho, Emprego e Sindicatos, cujo tema é Trabalho e sociedade: transformações, identidades e conflitos no Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Sob a orientação da Professora Doutora Lucinéia Scremin Martins.



processo” (ALVES, 2011, p. 14). Contudo, compreendemos como um “novo complexo de reestruturação produtiva” o período em que a mundialização do capital impõe restrições e transformações ao mundo do trabalho, uma vez que as formas parciais do “capital-dinheiro”, “capital-produtivo”, “capital-mercadoria” em sua materialidade apresentam-se imiscuídos, fato que se confirma na figura de seus “agentes”, as corporações transnacionais, compostos por diversas formas de capitais (ALVES, 2005).

Por outro lado, é preciso ressaltar outra característica essencial, o caráter de classe imanente a esse processo, ou seja, há em curso uma ofensiva do capital que se expressa através do “receituário” neoliberal, flexibilização das leis trabalhistas, a preponderância do capital financeiro mundializado, a expansão “trabalhadores hifenizados”, a emergência do emprego *part-time* que se compõe, na sua maior parte, pela força de trabalho feminina, a precarização do trabalho – entenda-se, o risco constante de perder o desemprego, bem como a ausência do mesmo –, além das formas sindicais gerenciais, “coopitativas” que estão no bojo dessas transformações².

Feitos esses esclarecimentos se faz necessário, portanto, identificar o que há de específico, o que há de típico, ou por outras palavras, àquilo que caracteriza o “novo complexo de reestruturação produtiva³” enquanto “momento predominante⁴” do modo de produção capitalista. Por um lado há a uma tendência crescente imbricação antética da tecnologia, “saber científico⁵”, que em nome do “desperdício zero”, *lean production* –

² Sobre isso Alves diz: “a ascensão de políticas neoliberais a partir de 1979, com a vitória de Thatcher, Grã-Bretanha, e de Reagan, nos EUA, promoveram a desregulamentação da concorrência e a liberalização comercial, além de adotarem políticas anti-sindicais, impulsionando, desse modo, novos patamares de flexibilidade e contribuindo para instaurar um novo poder do capital sobre o trabalho assalariado (o que implica considerar, portanto, a reestruturação produtiva como acumulação flexível, antes de tudo, um resultado sócio-histórico da luta de classes, que atingiu seu ponto decisivo, nos países capitalistas centrais, na primeira conjuntura da crise – 1973/79 – ou ainda antes, a partir de 1968)” (Alves, 2005, p. 18).

³ “O novo complexo de reestruturação produtiva do capital, que se desenvolve nas condições de grande indústria em sua fase tardia, é constituído por “todo orgânico” cujos elementos compositivos são as inovações organizacionais, tecnológicas e sociometabólicas” (ALVES, 2011, p. 34).

⁴ “Nesse sentido, interessa-nos analisar a relação geral entre produção, por um lado, e consumo, distribuição etc., por outro. Trata-se de um lugar-comum a afirmação de que, para a ontologia marxista do ser social, cabe à produção uma importância prioritária; mas, não obstante estar correta em termos gerais, essa afirmação, precisamente por ter sido radicalizada nas formulações vulgares, muitas vezes obstaculizou a compreensão do autêntico método de Marx, levando a um falso caminho. *Devemos caracterizar com maior precisão essa prioridade e compreender melhor o conceito marxiano de momento predominante no âmbito de interações complexas.*” (Lukács, 2012, p. 330). Pretendemos, pois, com o concurso dessa terminologia expressar que há uma unitariedade contraditória, mas, sobretudo, que há um movimento de inter-relação entre as várias esferas da produção e, em especial, do trabalho.

⁵ Sobre isso afirma Antunes (2011): “no mundo contemporâneo, o saber científico e o saber laborativo mesclam-se ainda mais diretamente. As máquinas inteligentes podem substituir em grande parte o trabalho vivo, mas não podem *extingui-lo e eliminá-lo definitivamente*. Ao contrário, sua introdução utiliza-se do trabalho intelectual dos/ as trabalhadores/as que, ao atuar junto à máquina informatizada, transferem parte de seus novos atributos



produção enxuta – da “qualidade total⁶”, destrói milhões de postos de emprego e precariza outros milhões. Nesse sentido ficamos com a definição dada por Alves (2005, 2011) de que o “toyotismo”, ou melhor, o “espírito do toyotismo”, consubstancia-se em momento predominante do “novo complexo de reestruturação produtiva”, Alves (2005) diz:

Procuramos vincular o surgimento de um novo (e precário) mundo do trabalho ao “momento predominante” do novo complexo de reestruturação produtiva: o toyotismo. Ao utilizarmos a expressão “novo complexo de reestruturação produtiva”, não procuramos reduzi-lo apenas à sua dimensão tecnológica, mas dar ênfase à dimensão da organização da produção (e do trabalho) capitalista. (...) A princípio, o toytismo pode aparecer como mera operação organizacional, entretanto, é por meio dele, da nova racionalização organizacional da produção (e do trabalho) capitalista, que é reposto, num grau superior, um novo modo de captura da subjetividade operária, uma “subordinação formal-intelectual” (no bojo da subsunção real do trabalho ao capital) adequada à época da pós-grande indústria. Na passagem para uma nova etapa da acumulação capitalista, busca-se construir um novo padrão de hegemonia do capital na produção (ALVES, 2005, p. 12).

Para Harvey (2008) o conceito de acumulação flexível envolve a racionalização dos processos de trabalho a partir de inovações organizacionais, comerciais e tecnológicas logrando e efetivando mudanças no tocante à extração de mais valia, a acumulação de capitais bem como uma aceleração nos padrões de desenvolvimento desigual e combinado.

O pressuposto do qual parte este estudo é entender como a “compressão do tempo e espaço⁷”, objetivada na incorporação de tecnologia no controle do trabalho através da utilização das tecnologias da comunicação e informação, somente possíveis a partir da terceira revolução industrial⁸ impacta diretamente sobre desenvolvimento desigual do sistema do

intelectuais à nova máquina que resulta desse processo, *dando novas conformações a teoria do valor*” (ANTUNES, 2011, p. 121).

⁶ A qualidade total é uma contradição em termos, uma vez que caminha de braços dados com a supressão do tempo de durabilidade de uma mercadoria, portanto, trata-se de uma qualidade aparente.

⁷ A compressão do tempo-espaço pode ser verificada na reestruturação e racionalizações forçadas, isto é, a coexistência do sistema fordista/taylorista com sua faceta financeirizada, globalizada e flexibilizada, objetivada no desemprego estrutural, na reestruturação do Estado, nos fluxos migratórios. “Na atual fase, contudo, o que importa não é tanto a concentração de poder em instituições financeiras quanto a explosão de novos instrumentos e mercados financeiros, associada à ascensão de sistemas de coordenação financeira em escala global. Esse sistema financeiro foi que permitiu boa parte da flexibilidade geográfica e temporal do capitalismo” (HARVEY, 2010, p.181).

⁸ Sobre isso escreve Alves, “embora o novo complexo de reestruturação produtiva ou os múltiplos elementos da acumulação flexível descritos por David Harvey não sejam uma ruptura essencial com a lógica da produção capitalista no século XX, constituem, de forma inegável, uma nova materialidade do capital na produção de um novo espaço-tempo para a exploração da força de trabalho adequado à nova fase do capitalismo global sob o regime de acumulação financeirizado. O que significa que as novas tecnologias microeletrônicas, aplicadas à produção capitalista, possibilitaram, no plano material, o aparecimento de níveis mais elevados de flexibilidade para o capital. Surge, de fato, a partir de meados da década de 1970, um novo tipo de empreendimento capitalista em determinadas regiões do mercado mundial, uma série de experimentos produtivos representando o novo regime de acumulação flexível, com o capital reencontrando-se com o seu ser-precisamente-assim. Por exemplo, na década de 1980, rica em inovações capitalistas, salienta-se a especialização flexível, na Terceira Itália; ou o kalmarianismo, na Suécia. Entretanto, o que possui maior capacidade de expressar as necessidades imperativas



capital – compreendida aqui, por um lado, como o processo pelo qual novas formas organizacionais e produtivas aceleraram e intensificaram a circulação de mercadorias, a substituição do dinheiro em “espécie” pelo “dinheiro de plástico” (cartão de crédito), o desemprego em escala global, a subcontratação de trabalhadores e trabalhadoras, objetivado no novo padrão de acumulação de capital, a acumulação flexível⁹. Por outro lado, a compressão do tempo e espaço é perceptível na complexificação do processo de trabalho que irrompe as muralhas da grande indústria se enreda no setor de serviços provocando uma “interpenetração recíproca” (ANTUNES, 2009, p. 111), em que tempo de trabalho e tempo de não trabalho, concepção e execução permanecem visivelmente distintas. Limites esses que no bojo destas transformações assumem uma “nova morfologia” e, conseqüentemente, encontram-se mais tênues e imbricadas nas mais variadas formas, singulares, de trabalho abstrato¹⁰ (material e imaterial; produtivo e improdutivo).

Significa dizer que a crise do sistema do capital compreende as múltiplas dimensões da vida social, assim sendo abarca objetivamente o mundo do trabalho logrando sobre a relação capital e trabalho o acirramento materializado nas inovações sóciometabólicas, organizacionais e gerenciais. A subjetividade em tempo algum fora tão acionada nesta relação, o indivíduo imerso a precarização do trabalho tende a percebê-la a partir do novo léxico gramatical do capital em que o trabalhador subsumido ao colaborador, em que todos somos, antes, prestadores de serviço¹¹.

do capitalismo mundial é a experiência do toyotismo no Japão. *É como se, a partir daí, o capital tivesse descoberto o segredo (ou mistério) de um novo padrão de produção de mercadorias. No decorrer dos anos de 1980, o toyotismo tende a assumir valor universal, surgindo como a “produção enxuta” – a lean production – uma nova racionalidade produtiva do capital em sua etapa de mundialização*” (ALVES, 2011, p.16. Grifo nosso).

⁹ “A *acumulação flexível*, como vamos chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento de empregos chamado setor de serviços (...)” (HARVEY, 2010, p. 140).

¹⁰ Nossa reflexão põe em relevo a relação entre trabalho e totalidade social e tal relevância exige maiores esclarecimentos. Pois bem quando acentuamos as múltiplas determinações da “nova morfologia do trabalho” procuramos evidenciar que “a relação entre o trabalho e a totalidade social da qual faz parte é de tal ordem que todos os ‘processos particulares de trabalho separados no tempo e no espaço [...] podem ser considerados como diversas fases sucessivas do mesmo processo de trabalho’. Ou seja, a função que o trabalho exerce no interior da reprodução social, ele o faz enquanto um processo global, unitário, pois internamente contraditório (suas contradições internas são as mediações pelas quais, em suas inter-relações, se constitui a totalidade do processo de trabalho), e apenas nesta sua dimensão de totalidade exerce plenamente sua função de categoria fundante do mundo dos homens” (LESSA, 2005, p. 39).

¹¹ Desenvolver uma relação com o Texto Americanismo Fordismo do Gramsci.



Portanto, buscar-se-á analisar como as referidas mudanças provocadas pela reestruturação produtiva vêm ocorrendo, especialmente no setor de serviços, lócus do objeto dessa proposta de investigação. Mais especificamente, verificar como vem se concretizando no mundo do trabalho de motorista do transporte¹² coletivo de Goiânia o uso de mecanismos rígidos de controle do trabalho, de intensificação do trabalho pela realização de múltiplas atividades, além de outras questões que possam expressar a “*nova morfologia do trabalho*”¹³ dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia. Buscando também compreender como ficam as condições de trabalho neste quadro de uma “*nova morfologia do trabalho*” de motoristas do transporte coletivo de Goiânia.

Assim, no bojo da reestruturação produtiva temos a flexibilização do trabalho que se expressa na desregulamentação dos direitos do trabalho; nas formas efêmeras de produção; na participação gerencial; na incorporação precarizada do trabalho da mulher; na expansão de assalariamento no setor de serviços; além da crescente desqualificação do trabalho de setores operários diversos, bem como a desespecialização do trabalhador para o desenvolvimento de um trabalhador multifuncional. Pois, como bem enfatiza Antunes, “evidencia-se, portanto, que, ao mesmo tempo em que há uma tendência para a *qualificação* do trabalho, desenvolve-se também *intensamente* um nítido processo de *desqualificação* do trabalhador” (ANTUNES, 2011, p.58).

A “profissão” de motorista e o transporte coletivo em Goiânia

A história do transporte urbano no Brasil remonta ao século XIX, sendo assim, também a dos trabalhadores desta ocupação. Lemos (2004) afirma que em 12 de março de 1856, no Rio de Janeiro então capital do país, fora assinado o Decreto nº 1.733 que autorizava a primeira concessão de transportes urbanos, aquela altura, movido por animais. Não obstante, a relevância da referência histórica seria necessário outro trabalho para o estudo da

¹² De acordo com SILVA (2013), em um esforço de síntese dos dados do Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho (AEAT) 2008, “algumas atividades econômicas tiveram registrada a maior quantidade de doenças ocupacionais em 2008. Na análise do Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário – NTEP –, a Administração Pública teve 8.922 doenças não notificadas; seguida dos hiper e supermercados, com 5.478 doenças; da construção de edifícios, com 4.869; do transporte de cargas, com 4.430; do transporte urbano, com 4.408; e do atendimento hospitalar, com 4.404” (SILVA, 2013, p. 76). Percebemos, pois, que a atividade econômica da qual tratamos neste trabalho aparece fragmentada em duas categorias de carga e urbano que quando somadas atinge-se o número superior ao dos trabalhadores da administração pública, alcançando, portanto, 9.228.

¹³ Pois, a denominada nova morfologia do trabalho pressupõe trabalhadores e trabalhadoras escolarizadas/os, participativos/as e polivalentes. Antunes denomina de *nova morfologia do trabalho, ou polissemia*, as transformações expressas na nova forma de ser do trabalho, que se apresenta de maneira mais saliente na configuração multifacetada. (...) “A nova morfologia que abrange o operariado industrial de base taylorista-fordista e, por outro lado, a ampliação, segundo a lógica da flexibilidade toytizada, dos *novos modos de ser* do proletariado, dos trabalhadores de *telemarketing e call Center*, aos *moto boys* que morrem nas ruas e avenidas”(2012, p.104).



implementação do transporte urbano no Brasil, mas para os fins que intentamos basta essa menção histórica.

Em Goiás o transporte urbano nos remete a construção da cidade de Goiânia, em 1937, quando o transporte ainda era realizado em caminhões e caminhonetes o serviço era ofertado pela Prefeitura municipal (LEMOS, 2004; ANDRADE, NASCIMENTO, 2010). Mas há relatos, de que ainda no ano de 1937 já tem início a inserção de ônibus na linha, por sinal a única, que ligava Goiânia a Campinas como no relato de Sebastião: “As pensões de Campinas a gente tratava era de “pé de vaca”. Então, a gente saía de Campinas e ia a pé para essas construções. Mais tarde, nós tivemos um ônibus, eu acho que foi em 1937, eram uns ônibus velhos chamados ‘baú’” (BERNARDES, 2009, P. 41,42).

O transporte público teve uma breve existência iniciado em 1937 e chega ao seu fim em 1969, com uma licitação única e geral para o transporte então público de Goiânia, quando é firmado o primeiro contrato de concessão de serviços para o transporte coletivo (LEMOS, 2004; Andrade, Nascimento, 2010), cujo contrato fora assinado pela “HP Auto Peças Ltda”. De acordo com Lemos (2004) “em meados da década de 70, já havia em Goiânia, 55 (cinquenta e cinco) linhas de ônibus e quatro empresas que dividiam-nas: Viação Araguaína, HP Transporte Coletivo, Viação Reunidas e Viação Jussara” (LEMOS, 2004, p. 20).

Já na década de 2000, ocorre mais uma significativa mudança na estrutura empresarial às concessionárias A Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), consórcio criado em 2001, é composta por cinco empresas¹⁴, sendo quatro delas de natureza privada e uma pública, juntas elas empregam 2.951 motoristas, que atendem a dezoito municípios que formam a região metropolitana da cidade: Goiânia, Aparecida de Goiânia, Trindade, Senador Canedo e Goianira conformam 93% de todo o fluxo de passageiros dos municípios contemplados pela RMTC, totalizando 1.855.418¹⁵ habitantes.

O motorista do transporte coletivo em Goiânia, oficialmente tem como carga horária semanal 44 horas, em acordo com Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com uma folga semanal, na forma da lei, porém. Tal descrição deve ter em conta a dupla dimensão da jornada de trabalho – quantitativa e a qualitativa – a primeira diz respeito à quantidade de

¹⁴ Entre as empresas há duas de caráter distinto, uma empresa de caráter público mas que recebe investimento privado Metrobus, a outra a Cooteogo que é dissidente de uma tentativa frustrada de fazer frente a concessão organizada por perueiros, o movimento ficou conhecido na cidade como “transporte alternativo” que existiu de 1997 a 2003. Culminando na fundação da Cooteogo agora já empresa entregada no consórcio desde 2007. Disponível em: <http://www.cooteogo.com.br/?metodo=acooteogo>. Último acesso: 09/10/2014.

¹⁵ As informações estão disponíveis no site institucional da RMTC: <http://www.rmtcgoiania.com.br>. Último acesso: 17/09/2014.



horas de trabalho; a segunda diz respeito à organização dos horários de trabalho e não trabalho. O controle rígido do tempo se realiza fora da empresa no cotidiano do trabalho (ou seja, nos ônibus), por conseguinte expõe o motorista a condicionantes externos de várias ordens (calor, ruídos, violência, etc...). Compreendemos o trabalhador do transporte coletivo enquanto prestador de serviços desde a criação do consórcio RMTC (Rede Metropolitana de Transporte Coletivo), um fator que indica a precarização através da imprevisível escala de trabalho. Cada viagem é calculada e o tempo previamente estabelecido. Todo o trajeto é monitorado por câmeras Global Positioning System (GPS)¹⁶, rádio e câmeras, e eventualmente “fiscais de linha”. E, por fim, a alocação de elevadores nos veículos, impondo mais uma atividade ao trabalho dos motoristas¹⁷.

O cotidiano das cidades é permeado pelo trânsito indiscriminado de pessoas, cidadãos, indivíduos ou cidadãos e, fundamentalmente, da classe trabalhadora, estes seres sociais que dão vida a cidade, seja pequena, média ou grande. Tendo como pano de fundo este contexto, no qual se realiza o trabalho do motorista, torna-se pertinente, portanto, ressaltar as vicissitudes da atividade.

No ano de 2011, o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) publica o anuário estatístico em que se evidencia o risco a saúde do motorista do serviço de transporte. Os dados oficiais apresentam um quadro crítico em que o risco de acidentes nesta atividade econômica é semelhante, por vezes igual, ao setor produtivo. O relatório apresenta três categorias principais para compreensão dos acidentes de trabalho: *acidente típico*; *acidente de trajeto*; *acidente devido à doença do trabalho*. Compreende-se por “*Acidentes Típicos* os acidentes decorrentes da característica da atividade profissional desempenhada pelo acidentado; *Acidentes de Trajeto* são os acidentes ocorridos no trajeto entre a residência e o local de trabalho do segurado e vice-versa” (BRASIL, 2011, p. 529). Esta tipologia evidencia o quadro genérico do qual participa cada atividade econômica. Para a atividade econômica *transporte rodoviário de passageiros; técnico de nível médio em serviços de transportes*, no biênio 2010-2011 foram notificados 2.995 acidentes de trabalho, sendo 2.159 considerados *acidentes típicos*; 763 *acidentes de trajeto*; e apenas 73 casos foram notificados enquanto *doença do trabalho*¹⁸.

¹⁶ Sigla em inglês, Global Positioning System.

¹⁷ Já existe entre as empresas a prática de contratação *part-time* “conhecido como horista”, mas definido contratualmente como motorista 25h.

¹⁸ Os dados apresentados encontram-se na íntegra publicadas no Anuário Estatístico da Previdência Social de 2011.



Não obstante, a tipologia apresentada pelos dados oficiais abrange a totalidade dos casos de “acidentes de trabalho ou ligados ao trabalho”. Todavia, entendemos que os números absolutos não diferem lesões físicas das “lesões” psíquicas, emocionais, psicológicas que podem estar diretamente relacionadas aos acidentes típicos ou de trajeto, tal como são definidos pelo relatório.

Com efeito, causa surpresa o fato de serem poucos os casos notificados como doença do trabalho, já que são dados nacionais, isto é, são dados referentes a um país imenso e populoso como o Brasil. Portanto, indagações fazem-se necessárias, por que apenas 73 casos foram notificados enquanto doença do trabalho? Quantos destes casos são identificados como psicopatologias do trabalho? Qual a relação das doenças do trabalho com os acidentes de trabalho? Como as mutações em curso no processo de trabalho atingem o ser que trabalha, ou de outro modo, como o ser que trabalha capta a contradição em processo? Tendo em vista estes questionamentos, observamos que “o sofrimento mental aparece como intermediário necessário à submissão do corpo” (DEJOURS, 1992, p. 96), de modo que o condicionamento do corpo e da mente extrapola o trabalho ao prolongar-se para vida cotidiana, “estruturando toda a vida externa ao trabalho” (DEJOURS, 1992, p. 96).

A psicodinâmica do trabalho empreende análise das mutações no processo de trabalho a partir das dimensões organizativas e processuais do trabalho. Isto é, a forma de ser da *organização do processo de produção/concepção*, ou melhor, os métodos, códigos e técnicas que asseguram o controle sobre o trabalho. E *o processo de trabalho na sua materialidade*: **a)** jornada de trabalho. Esta se apresenta em duas matizes: *Quantitativa* refere-se a todas as horas de trabalho aglutinadas; *qualitativa* diz respeito à organização das escalas de trabalho e não trabalho, ou seja, os intervalos entre os períodos de trabalho. Sendo que nossa percepção é de que a separação desses matizes é meramente didática, uma vez que manifestam-se de modo indissociável; **b)** as condições de trabalho; **c)** a intensidade do trabalho.

Nesse sentido, desdobramos três dimensões do mesmo fenômeno: **1)** o proscrito: fundamentalmente o modo pelo qual o trabalho tem que ser realizado; **2)** o praticado: efetivamente o que se faz na execução do trabalho; **3)** a dimensão do fenômeno a ser perquirido está, em constante trânsito, entre o proscrito e o praticado, a subjetividade (DEJOURS, 1992).

Isto posto torna-se importante as seguintes questões: Como as mudanças que estão em curso no mundo do trabalho vêm se concretizando no “mundo do trabalho” de motoristas



do transporte coletivo de Goiânia? Em que medida elas se configuram numa “nova morfologia do trabalho” dos motoristas do transporte coletivo de Goiânia? Quais as consequências destas transformações nas condições de trabalho dos motoristas e como estas mudanças se materializam na valorização do capital? Como os motoristas são afetados pela racionalização do processo de trabalho? Qual a relação entre incorporação de tecnologia, estresse no trabalho e sofrimento psíquico? Estas questões nortearão nossa proposta de pesquisa.

Subjetividade e estranhamento no trabalho

Pois bem, uma das sutilezas do modo de produção capitalista repousa na criação de barreiras sociais que impossibilitam a efetivação do ser, por esta relação, compreendemos como *estranhamento*¹⁹, ou *trabalho estranhado*. No conjunto das relações sociais é impossível distinguir o estranhamento das constelações de possibilidades que emergem e que somos chamados a dar respostas.

Como nos aproximar do *trabalho estranhado* senão pela via prática, isto é, é na relação do homem com seu trabalho em que pode ser percebido o estranhamento como perda do objeto de trabalho, como negação, como aniquilação e perda do seu produto. Pelas palavras de Marx “a efetivação do trabalho tanto aparece como desefetivação que o trabalhador é desefetivado até morrer de fome. A objetivação tanto aparece como perda do objeto que o trabalhar é despojado dos objetos mais necessários não somente à vida, mas também dos objetos do trabalho” (MARX, 2009, p. 80-81), mas o que causa esta desefetivação? Em nossa interpretação este processo diz respeito à relação do trabalhador com seu trabalho e o produto do seu trabalho, que aparece para ele como um objeto *estranho*, como exteriorização, por conseguinte, é na relação do trabalhador como produto do seu trabalho que se percebe que, quão maior é o trabalho fora dele menor é o homem, quando mais rico é o trabalho mais miserável se torna, quanto mais produz maravilhas, produz imbecilidade para o trabalhador²⁰. Nesse sentido, não só o produto do seu trabalho está

¹⁹ Há uma querela em torno do termo *estranhamento* que diz respeito a outro termo *alienação*, para algumas correntes do marxismo as duas categorias são equivalentes e isso torna a primeira dispensável. Nós partimos em sentido oposto compreendemos que *alienação* e *estranhamento* são categorias distintas, não obstante, expressarem o mesmo conjunto de relações. Há uma bibliografia que argumenta no sentido do qual nos posicionamos (Lessa 2002; Ranieri 2011, 2009) e que compreendem estas duas categorias como formas de ser, determinações da existência, porém não as reputa a condição de sinônimas.

²⁰ “Quando digo que o casaco, a bota etc. se relacionam com o linho sob a forma da incorporação geral de trabalho humano abstrato, salta os olhos a sanidade dessa expressão. Mas quando os produtores de casaco, bota



alienado do trabalhador, o próprio trabalho desce a condição de mercadoria o qual tem uma existência exterior ao trabalhador. Essa determinação implica na degeneração do trabalho enquanto aquilo que caracteriza o ser social e passa a operar como algo exterior e hostil, sendo acessível mediante os maiores esforços, a sua condição de vida passa a meio de ganhar a vida. Essa relação antitética está no cerne da compreensão de estranhamento, se a vida é atividade, o trabalho produz maravilhas, produz para outrem, pois que para o trabalhador a atividade devem castração, a maravilha devem humilhação e sofrimento.

Isso fica evidente, na proposição segundo a qual quanto mais o trabalho cresce enquanto uma existência exterior, quanto mais se complexifica, menos o trabalhador pode apropriar-se da natureza de forma direta. Pois que o trabalho se apropria do mundo externo, faz recuar às barreiras naturais e se torna o único *meio* para garantir sua existência física e sua condição humana. Nesse sentido, a particularidade do ser social vem à tona, porque o recuo das barreiras naturais promove o avanço da humanidade e, portanto, a condição em que é submetido o ser social não retira a sua humanidade, isto é, “um homem não pode voltar a ser criança sem tornar-se infantil” (MARX, 2011, p. 63).

Para Marx, a consciência é o fundamento da atividade vital consciente do ser social, pois que,

O animal é imediatamente um com sua atividade vital. Não se distingue dela. É *ela*. O homem faz da sua atividade vital mesma um objeto da sua vontade e da sua consciência. Ele tem atividade vital consciente. Esta não é uma determinidade (*Bestimmtheit*) com a qual coincide imediatamente. A atividade vital consciente distingue o homem imediatamente da atividade vital animal. Justamente, [e] só por isso, ele é um ser genérico. Ou ele somente é um ser consciente, isto é, a sua própria vida lhe é objeto, precisamente porque é um ser genérico. Eis por que a sua atividade é atividade livre. O trabalho estranhado inverte a relação a tal ponto que o homem, precisamente porque é um ser consciente, faz da sua atividade vital, da sua *essência*, apenas meio para sua *existência* (MARX, 2009, 84-85).

O estranhamento do homem com seu trabalho ganha expressão exata no termo “exteriorização”, e o próprio Marx lança a indagação “Em que consiste, então, a exteriorização (*Entäusserung*) do trabalho?” Não me atrevo a interpretá-la, o cabedal que possuo ainda não o é suficiente, mas segue a citação, em uma palavra – poderosa:

Primeiro, que o trabalho é *externo (ausserlich)* ao trabalhador, isto é, não pertence ao seu ser, que ele não se afirma, portanto, em seu trabalho, mas nega-se nele, que não sente bem, mas infeliz, que não desenvolve nenhuma energia física e espiritual livre, mas mortifica sua *physis* e arruína o seu espírito. O trabalhador só se sente, por conseguinte em primeiro lugar, junto a si [quando] fora do trabalho e fora de si [quando] no trabalho. Está em casa quando não trabalha e, quando trabalha, não está

etc. relacionam essas mercadorias ao linho – ou como ouro e prata, o que não altera em nada a questão – como equivalente universal, a relação de seus trabalhos privados com o trabalho social lhes aparece exatamente nessa forma insana” (MARX, 2013, p. 151).



em casa. O seu trabalho não é, por isso, a satisfação de uma carência, mas somente um *meio* para satisfazer necessidades fora dele. Sua estranheza (*Fremdheit*) evidencia-se aqui [de forma] tão pura que, tão logo inexista coerção física ou outra qualquer, foge-se do trabalho como de uma peste. O trabalho externo, o trabalho no qual o homem se exterioriza, é um trabalho de auto-sacrifício, de mortificação. Finalmente, a externalidade (*Ausserlichkeit*) do trabalho aparece para o trabalhador como se [o trabalho] não fosse seu próprio, mas de outro, como se [o trabalho] não lhe pertencesse, como se ele no trabalho não pertencesse a si mesmo, mas a um outro. Assim como na religião a auto-atividade da fantasia humana, do cérebro e do coração humanos, atua independentemente do indivíduo e sobre ele, isto é, como uma atividade estranha, divina ou diabólica, assim também a atividade do trabalhador não é a sua auto-atividade. Ela pertence a outro, é a perda de si mesmo (MARX, 2009, p. 82-83).

Por onde começar? Pergunto-me se cabe alguma explicação sobre o texto citado. Talvez, pudesse aduzir que a exteriorização é única forma possível de trabalho na sociedade capitalista, uma vez que se trabalha para outrem, se produz para outrem e, por conseguinte, não se está em casa quando no trabalho. Porém, há outros aspectos, como o ser social não se manifestaria *estranhado* se seu “interior está cheio de escórias”, como não recorrer ao concurso daquilo que é mais animal do ser a procura do que é mais humano. Somente em “funções animais”, o trabalhador se sente livre, “comer, beber, procriar quando muito habitação, adornos etc., e em suas funções humanas só [se sente] como animal” (MARX, 2009, p. 83), não obstante o caráter eminentemente humano de todas essas “funções” estas são também afetadas pela condição animalizada do processo de trabalho “(...) enquanto a separação entre interesse particular e interesse comum, enquanto a atividade, por consequência, está dividida não de forma voluntária, mas de forma natural, a própria ação do homem torna-se um poder que lhe é estranho e que a ele é contraposto, um poder que subjuga o homem em vez de por este ser dominado” (MARX e ENGELS, 2007, p. 37).

Mas ainda, não falamos do *estranhamento* do homem com seu gênero. Pergunto-me, se na relação que o ser social mantém com sua essência aparece como martírio, como sofrimento, como negação a tal ponto de querer fugir de si mesmo, precisamente porque o trabalho é sua essência e não há outro animal na natureza promoveu tamanho salto qualitativo, de mera adaptação orgânica a natureza, à produção da natureza inorgânica.

Para ilustrar nossa reflexão acerca do trabalho *estranhado* cabe, pois, uma alegoria. Vejamos: Jesus é um homem de meia idade, 43, está no auge de suas capacidades produtivas. Aparentemente. Ocorre que Jesus é motorista de carreira, mas por conta do seu contexto social sua carreira profissional começou tardiamente, porém o trabalho começou logo cedo antes que se tornasse adolescente. Ademais, ele hoje trabalha na empresa HP que por coincidência é a primeira empresa privada de transporte coletivo de Goiânia e que desde a



década de 1960²¹ explora a demanda pública pelo transporte de maneira privada. Na HP, Jesus, tem muitos colegas de trabalho, colegas de linha, colegas de garagem e colegas de uniforme, pois bem. Seu cotidiano de trabalho segue a CLT 44 horas semanais, mas aí não estão contadas as horas deslocamento da casa para o trabalho e do trabalho para casa, nem estão previstos os engarrafamentos que dão um *plus* na jornada de trabalho que pode chegar a 50 horas. Jesus costuma fazer uma linha conhecida como Expresso – antes conhecido como direitinho – que liga os bairros mais distantes da região metropolitana a centro de Goiânia – p. ex., Madre Germana 2/ Centro Gyn – mas, Jesus, mora na Região Leste de cidade e pega às 5h da manhã no trabalho. Pergunto-me, como é que ele faz para começar às 5h se o primeiro ônibus é o das 5h? Ué, como todo trabalhador que sai de casa “com raiva por dentro a caminho do centro²²” às 3h da manhã, porque têm que pegar o ônibus – mais conhecido como carro – na garagem às 4h. Como é que ele chega? O problema é dele, deveria se virar, a empresa que explora seu trabalho não fornece veículo para buscar trabalhadores fora do horário que os ônibus circulam²³. Então ele tem que forçosamente, adquirir uma moto ou um carro se quiser trabalhar! Chegando a garagem ele pega sua papeleta e passa conhecer, efetivamente qual é a sua jornada, mas se ele entrou às 5h logo vai ter que almoçar às 8h da manhã, ou então leva uma marmita que ficará fria e com aspecto asqueroso para comer após o expediente, ou ele vai pra casa e poderá almoçar depois das 15h da tarde. Contudo, durante o trabalho a alguns percalços: 1) calor excessivo; 2) vibração da cadeira provocada pelo motor que fica junto de sua perna direita e que recebe todo calor produzido pelo motor; 3) na relação entre sujeitos motorista e passageiros, salta aos olhos, o *estranhamento* do outro e, conseqüentemente, com o gênero, cada ônibus lotado “é um universo em crise²⁴” e todas as contradições e constrangimentos podem emergir dentro de um ônibus, por conta de uma freada, pela pressão em cumprir horários, pela superlotação e podem desencadear insultos e agressões físicas.

²¹ “Em 1969, após participação e vitória no processo de concorrência pública (CJ/ 01/ 69), a HP Auto Peças Ltda expandiu suas atividades, contando com 32 veículos para atender parte de uma cidade ainda muito jovem e com um único pólo de atração: o centro.” Disponível em: <http://www.hptransportes.com.br>. Acessado em: 09/10/2014.

²² O trecho citado refere-se a música “Diário de um Detento”, do grupo Racionais Mc’s, do álbum “Sobrevivendo no Inferno” de 1997.

²³ No último dissídio de greve o Sindicato Patronal Setransp se comprometeu como parte do acordo estabelecido no dissídio de greve que iniciou-se em 19/05/2014 e encerrou-se em 13/06/2014, que a “manobra”, como é conhecida entre os motoristas, seria reestabelecida.

²⁴ A citação está relacionada à música “Da ponte pra cá”, do grupo Racionais Mc’s, do álbum “Nada como um dia após o outro dia” de 2002.



Pois bem, se meu interior é um pântano cheio de escórias significa que a minha atividade vital está voltada contra mim, me degrada, me degenera. Sendo assim, minha relação com outro ser não seria a mesma que para comigo? Nas palavras de Marx:

Quando o homem está frente a si mesmo, defronta-se com ele o *outro* homem. O que é produto da relação do homem com seu trabalho, produto de seu trabalho e consigo mesmo, vale como relação do homem com o outro homem, com trabalho e o objeto do trabalho de outro homem.

Em geral, a questão de que o homem está estranhado do seu ser genérico quer dizer que um homem está estranhado do outro, assim como cada um deles [está estranhado], da essência humana (MARX, 2009, p. 85-86)

Mas uma vez, me permito fazer menção ao método de Marx, neste há uma dialética entre o que é comum a toda humanidade, portanto, universal. Mas não para por aí, a uma dimensão particular deste método, ou seja, o que no curso do desenvolvimento histórico aparece como concreto, mas nesse sentido ainda não se completaria o movimento – desnecessário dizer é dialético – há ainda uma dimensão que não escapa ao método a relação do homem consigo mesmo, com seu trabalho, com o produto do seu trabalho e com outro homem. Nosso esforço manteve-se neste patamar de evidenciar que as singularidades não tem sentido senão em relação às particularidades e o universal.



Referências

- ALVES, Giovanni. Introdução. In. *O Novo e Precário Mundo do Trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: Boitempo, 2005.
- _____. *Trabalho e Subjetividade: O espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- ANDRADE, L. C. NASCIMENTO, T. F. As Motoristas do Transporte Coletivo de Goiânia: inserção no campo das 'profissões masculinas', limitações e desafios. In: III Seminário Nacional Trabalho e Gênero. Goiânia, 2010. Trabalho em Serviços e Atividades Orientadas por Gênero. Disponível em: <http://www.cienciassociais.ufg.br/pages/19506-iii-seminario-nacional-de-trabalho-e-genero>
- ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2011.
- _____. *Os Sentidos do Trabalho. Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2009.
- BERNARDES, Genilda d'Arc. *O Cotidiano dos Trabalhadores da Construção de Goiânia: o mundo do trabalho e extratrabalho*. Goiânia, n. 6, jun. 2009.
- BATTISTON, Márcia. CRUZ, Roberto Moraes. HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. *Estudos de Psicologia*, v.11, nº 3, p. 333-343, 2006.
- BETIOL, Maria Irene Stocco (Org.). *Psicodinâmica do Trabalho. Contribuições da Escola Dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. São Paulo: Atlas, 1994.
- BRASIL, Ministério da Previdência Social. *Anuário Estatístico da Previdência Social*. 2011.
- COCCO, R. G. SILVEIRA, M. R. Sistemas de transporte público coletivo e interações espaciais em Marília e Presidente Prudente. *Revista de Literatura dos Transportes*, vol. 5, n. 3, p. 16-44, 2011.
- DEJOURS, Christophe. *A Loucura do Trabalho. Estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez, 1992.
- GOIÁS. Regiões Administrativas de Goiânia. *Relatório SEPLAN*, 2008. Disponível em: <http://www.goiania.go.gov.br/download/comdata/46800003749.pdf>
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2008.
- LEMOS, G. S. F. *Transporte Coletivo em Goiânia: Um Estudo das Representações Sociais*. 2004.
- LESSA, Sérgio. *Mundo dos Homens: trabalho e ser social*. São Paulo: Boitempo, 2002.



- LUKÁCS, György. *Para uma Ontologia do Ser Social I*. São Paulo: Boitempo, 2012.
- _____. *Para uma Ontologia do Ser Social II*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MARX, Karl. ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007.
- _____. *Manifesto do Partido Comunista 1948*. Porto Alegre: L&PM, 2011.
- MARX, Karl. *Grundrisse*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- _____. *Manuscritos econômicos-filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2009.
- _____. *O Capital: crítica da economia política livro I*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.
- MINAYO, M.C.S. *Pesquisa Social: teoria método e criatividade*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2009.
- OLIVEIRA, Andréa Carla Ferreira. PINHEIRO, José Q. Indicadores Psicossociais Relacionados a Acidentes de Trânsito. *Psicologia em Estudo*, v. 12, n. 1, p. 171-178, 2007.
- RANIERI, Jesus. *Trabalho e Dialética: Hegel, Marx a teoria social do devir*. São Paulo: Boitempo, 2011.
- SEVERINO, Antônio J. *Metodologia do Trabalho Científico*. São Paulo: Ed. Cortez, 2010.
- SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. A Flexibilização da Jornada de Trabalho e seus Reflexos na Saúde do Trabalhador. In. *O Avesso do Trabalho III*. São Paulo: Outras Expressões, 2013.
- Disponível em: <http://www.rmtcgoiania.com.br>. Acessado em: 17/09/2014.
- Disponível em: <http://www.cootego.com.br/?metodo=acootego>. Acessado em: 09/10/2014.
- Disponível em: <http://www.hptransportes.com.br>. Acessado em: 09/10/2014.