

**A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO VIA DESLOCAMENTO/TRANSPORTE
DOS TRABALHADORES: O CASO DAS FÁBRICAS FUNADA E
VITAPELLI/VITAPET EM PRESIDENTE PRUDENTE-SP**

**PREARIOUSNESS OF LABOR DUE TO
DISPLACEMENT/TRANSPORTATION OF WORKERS: THE CASE OF
FUNADA INDUSTRY AND VITAPELLI/VITAPET TANNERY IN
PRESIDENTE PRUDENTE-SP**

Rafael Freire de Paula¹

Resumo

Este artigo é fruto de um trabalho de monografia, cuja discussão central é relativa à precarização do trabalho na Indústria e Comércio de Bebidas Funada e no curtume Vitapelli/Vitapet a partir de novos elementos encontrados pelo capital com vistas à maximização do controle sobre o trabalho. Nosso objetivo principal neste artigo é demonstrar que o deslocamento/transporte dos trabalhadores, do modo como está organizado nas respectivas empresas, funcionam como elemento de acentuação da precarização e do controle do trabalho, seja no âmbito das Bebidas Funada, que não fornece transporte aos trabalhadores, ou no caso do curtume Vitapelli/Vitapet, que fornece o transporte por fretamento. A pesquisa foi construída com base na fundamentação teórica a respeito do tema, dentro do eixo temático Geografia do Trabalho.

Palavras-chave: Precarização do trabalho, transporte por fretamento, deslocamento/transporte dos trabalhadores, geografia do trabalho.

Abstract

This article is the fruit of a monograph, in which the main discussion is on the precariousness of work in Indústria e Comércio de Bebidas (Beverage Industry and Trade Funada and tannery Vitapelli/Vitapet from new elements found by the capital with intention of maximizing control over labor. Our main goal in this article is to show that the displacement/transport of workers, as it is organized in those companies, operate as an element that accentuates precarization and labor control, either within Funada, which does not provide transport for workers or in the case of Vitapelli/Vitapet tannery, which provides transportation through affreightment. The research was built based on theoretical reasoning on the subject, within the thematic axis Geography of Labor.

Keywords: Precarious work, trucking freight, displacement/transportation of workers, labor geography.

¹ Bacharel e Licenciado em Geografia pela FCT/UNESP.

INTRODUÇÃO

Em Presidente Prudente, interior do estado de São Paulo, milhares de trabalhadores se deslocam diariamente com destino ao trabalho, sejam eles no interior do município ou por deslocamentos intermunicipais. Os trabalhadores da indústria, especificamente, detêm particularidade no que se refere ao deslocamento casa-trabalho, haja vista o fornecimento de transporte por várias empresas locais, assim como a não disponibilização deste serviço por outras.

Percebemos a circulação de número considerável de veículos destinados ao transporte de funcionários no município, especialmente durante a construção do trabalho de monografia, brevemente exposto neste artigo. O fluxo destes veículos é intensificado aos finais de tarde, devido a trocas de turno. Essa conjuntura permitiu nosso questionamento em relação a estratégias utilizadas pelo capital para a maximização do controle da força de trabalho e, ainda, buscamos os elementos decisivos para aquelas que, mesmo com número considerável de trabalhadores, não cedem os ônibus aos respectivos funcionários.

Este trabalho foi baseado em duas premissas básicas: a) relevância social, apoiado no interesse demonstrado em avançarmos no debate relativo à apropriação, controle e gestão do trabalho imposto pelas empresas a seus funcionários, através do modal de locomoção; b) importância científica, haja vista que não encontramos em nossa revisão bibliográfica estudos específicos em respeito à temática em apreço, além da importância da crítica a apropriação da mão de obra e do espaço por parte do capital, fatores que instigaram a elaboração desta pesquisa.

O objetivo deste artigo é apresentarmos a questão do deslocamento/transporte dos trabalhadores inserida no debate a respeito da precarização do trabalho, tendo em vista os relatos colhidos durante as entrevistas e questionários realizados na pesquisa de campo, que salientam vários aspectos interessantes, tais como: tempo de viagem, conforto, segurança e custo.

As empresas selecionadas para a pesquisa foram: Vitapelli/Vitapet, detentora do transporte por fretamento, que indica um alto grau de inserção na vida dos trabalhadores, exterior à fábrica; e a Indústria de Bebidas Funada (a qual, a partir daqui denominaremos apenas por Funada), que não emprega tal prática (transporte por fretamento), sendo possível a verificação de estratégias que a empresa utiliza para administrar ou minimizar os

problemas no deslocamento diário de seus funcionários, além de proporcionar a comparação de ambos os casos.

A CONJUNTURA GLOBAL DO MODELO PRODUTIVO: O FORDISMO, A ACUMULAÇÃO FLEXÍVEL E O TOYOTISMO.

O modelo fordista de produção teve início em 1914, quando Henry Ford introduziu em sua linha de fábrica o dia de oito horas de trabalho a custo de cinco dólares, mas a completa aplicação desse modelo ocorreu posteriormente, com destaque ao período de Depressão² (1930), que exigiu esforços no âmbito do planejamento econômico, ou seja, houve a necessidade de criação de um ambiente favorável à reprodução do capital (HARVEY, 2010).

Benko (1996) define o fordismo como um modelo de regime de acumulação fundamentado em uma produção industrial estandardizada, apoiada no consumo e produção em massa, na concentração espacial da produção, capaz de realizar todas as fases do processo produtivo em uma mesma unidade, com enormes contingentes de trabalhadores e, no ambiente político, associado ao surgimento do Estado-providência ou Estado de bem-estar social.

A implantação do fordismo visava além de outros elementos, segundo Harvey (2010), a criação de um novo tipo de trabalhador. Ford acreditava que disciplinando os operários ao ritmo de oito horas de trabalho, eles estariam “livres” para consumir os produtos fabricados em massa pelas grandes corporações, além disso, a emergência de um discurso de coerção moral bem como o do consumo racional (não alcóolico) de produtos que respondiam às “novas” necessidades reais da família, definidas pelos novos padrões de consumo impostos, alterando o que se entendia por básico.

Este novo modelo de produção reflete um processo de modernização pautado na utilização de máquinas, que transformou o trabalho humano em uma etapa intermediária do processo produtivo. Mesmo que Alves (2007) reconheça a divisão técnica do trabalho no período manufatureiro, na qual cada trabalhador responde a uma etapa do processo produtivo, classificando este momento como de subsunção formal do trabalho ao capital (sob o regime de assalariamento), defende que a partir da inserção da máquina e do sistema de máquinas capitalista se dá a subsunção real do trabalho, momento em que o trabalho

²Período de recessão econômica associada à superprodução, diminuição do consumo entre outros fatores que culminaram na quebra da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929, posteriormente essa crise se disseminou aos outros países do mundo durante a década de 1930.

morto (máquina) se contrapõe ao trabalho vivo e a atividade laboral passa do caráter de mediação entre homem e natureza, através dos instrumentos de trabalho, para a maximização do papel da máquina em detrimento do trabalho humano, cada vez menos ativo no processo produtivo.

Ainda segundo Alves (2007), decorre da implantação do sistema de máquinas a consolidação da civilização do capital

[...] é a plena posição, e a elevação para um nível superior, de uma série de determinações estranhadas pressupostas na forma social (e histórica) anterior. Com a máquina e o sistema de máquina, a coisa ganha um corpo material, alheio e estranho, um trabalho morto que se contrapõe ao trabalho vivo. Alteram-se, de forma radical, os termos da equação civilizatória homem/instrumento/natureza (ALVES, 2007, p. 44).

Para tanto, foi necessário o apoio do Estado no intuito de garantir ambiente favorável à reprodução do capital, notadamente a partir do período de Depressão, na década de 1930. A crise ocorreu fundamentalmente devido à falta de demanda por produtos, o que levou a busca por soluções conjuntas entre capital privado e setor público, a partir de orientações fundamentadas no keynesianismo³ e direcionadas a uma solução política na qual os trabalhadores fossem disciplinados em sistemas de produção novos e eficientes, e que o excedente fosse absorvido por despesas produtivas e infraestruturas necessárias ao processo produtivo. Todavia, o fordismo ainda apresentava-se como uma nova forma de produção em busca da maturidade, sendo ela alcançada, segundo Harvey (2010), após 1945, com a resolução dos problemas de configuração e de uso dos poderes do Estado

Isso levou o fordismo à maturidade como regime de acumulação plenamente acabado e distintivo. Como tal, ele veio a formar a base de um longo período de expansão pós-guerra que se manteve mais ou menos íntacto até 1973. Ao longo desse período, o capitalismo nos países capitalistas avançados alcançou taxas fortes, mas relativamente estáveis de crescimento econômico. Os padrões de vida se elevaram, as tendências de crise foram contidas, a democracia de massa, preservada e a ameaça de guerras intercapitalistas, tornada remota. O fordismo se aliou firmemente ao keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para sua rede inúmeras nações descolonizadas (HARVEY, 2010 p. 125).

³ O Keynesianismo é a corrente de pensamento fundamentada na obra do Economista John Maynard Keynes, que contestou algumas premissas da organização liberal da economia, destacou a importância do papel do Estado na correção dos “desequilíbrios” do mercado, de modo que o Estado seja capaz de realizar fortes investimentos, capazes de aquecer a economia e ao mesmo tempo disponibilize grandes remessas de crédito a juros baixos ao capital privado.

A partir de 1945 os Estados nacionais assumiram uma série de obrigações, tais como: controlar ciclos econômicos a partir de políticas fiscais e monetárias, investimentos em áreas que não interessavam ao capital privado, como infraestrutura de transportes, equipamentos voltados ao público, gastos com seguridade social, assistência médica, educação, habitação bem como a participação efetiva sobre acordos salariais e direitos trabalhistas.

Bihl (1999) aponta o Estado como grande “mestre de obras” e “árbitro” para o capital, portanto, detém papel econômico voltado à criação e manutenção de condições para a reprodução do capital (infraestrutura, pesquisas científicas, produção de energia, avanços no setor de comunicação e formação técnica) bem como mediador (árbitro) entre os embates de classe, buscando a permanência do diálogo entre os protagonistas das lutas sociais, tanto a classe dominante quanto os trabalhadores. O autor salienta que uma das formas encontradas pelo Estado para amenizar as crises entre capital e trabalho foi o estabelecimento de direitos trabalhistas e sociais, com objetivo de possibilitar a reprodução social da força de trabalho.

Alves (2000) aponta os anos de 1956 a 1961, sob o governo de Juscelino Kubitschek, como um período de reestruturação produtiva no Brasil, predominantemente em bases tayloristas/fordistas, processo decorrente da abertura econômica ao capital estrangeiro (principalmente voltado à produção), com destaque a indústria automotiva (e seu papel de indústria motriz), além da ampliação do processo de acumulação de capital amparado por investimentos públicos direcionados, principalmente, para infraestrutura de transportes e produção de energia.

Ainda sobre o caso brasileiro, o surgimento de uma consciência coletiva (de classe) se forma durante a década de 1960, durante a emergência de grandes plantas industriais e de um aparato que possibilitou a concentração dos trabalhadores, seja no ambiente fabril ou nas periferias de áreas urbanas em expansão. Alves (2000) lembra que a constituição deste “trabalhador coletivo” no Brasil seria a gênese para o sindicalismo de classe contra a exploração do trabalho na década de 1970, sobre os abusos na esfera do trabalho

No período da ditadura militar, a superexploração do trabalho no Brasil iria assumir a sua maior perversidade histórica, articulando uma jornada prolongada de trabalho com uma intensidade extenuante do processo produtivo, e uma tendência persistente à depreciação salarial, à constante subtração do quantum referente à remuneração do trabalho, em benefício do mais-valor apropriado pelo capital monopólico (ALVES, 2000, p. 109).

O confronto direto com as premissas do fordismo, como sua “rigidez” no processo produtivo, deu início a um novo período de acumulação capitalista, apoiado em práticas flexíveis no tocante aos processos de trabalho, desregulamentação dos mercados, flexibilização dos contratos de trabalho, eliminação dos grandes estoques e produção orientada pela demanda efetiva.

A partir dos questionamentos e crise do fordismo incidem processos de superação para um novo modelo produtivo, marcados pela manutenção de elementos anteriores (ALVES, 2007). Neste momento, avançam as novas tendências do modelo acumulação, representados pela redução espacial e de pessoal das plantas fabris, terceirização, flexibilidade nos contratos de trabalho e aumento no número e dinamismo das pequenas e médias empresas, em detrimento daquelas de maior porte.

Bihl (1999) aponta que essa nova exigência de flexibilidade está relacionada a novas demandas de um mercado cada vez mais heterogêneo, em busca de produtos melhores elaborados e diversificados, contrariando a estrutura de produção do fordismo, baseada na produção contínua de um único produto, com pouco ou nulo grau de variabilidade. O autor ressalta que a produção em série é inerente ao fordismo, necessária para a rápida amortização dos custos elevados em capital fixo.

Uma das características desse novo regime de acumulação é, para Benko (1996), distribuir riscos relativos à manutenção da taxa de lucro e seguridade na reprodução do capital, estes devem ser distribuídos aos trabalhadores e outras empresas, preferencialmente terceirizadas. O avanço da terceirização permite novas formas de subcontratação, aumentam as relações de dependência entre empresas e a cadeia produtiva sofre um processo de descentralização espacial.

A mudança do modelo de acumulação fordista pela conjuntura de acumulação flexível, cujo momento predominante é o toyotismo (ALVES, 2007), considerando as formas combinadas de exploração, intensifica as formas de exploração, flexibilização e desregulamentação da economia e do trabalho, ou seja, o capital passa por uma reorganização produtiva e espacial, sintetizada por Vasapollo (2006)

[...] caracterizada cada vez mais pela precariedade, pela flexibilização e desregulamentação, de maneira sem precedentes para os assalariados. É o mal-estar do trabalho, o medo de perder o próprio posto, de não poder mais ter uma vida social e de viver apenas do trabalho e para o trabalho, com a angústia vinculada à consciência de um avanço tecnológico que não resolve as necessidades sociais. É o processo que precariza a totalidade do viver social (VASAPOLLO, 2006, p.45).

Antunes (1995) observa o aumento da complexidade da classe trabalhadora nesse período, baseado na queda do número de operários fabris concomitante ao aumento do subproletariado em condições precárias de contratação, o assalariamento no setor de serviços, a incorporação do trabalho feminino e a exclusão de jovens e idosos do mercado de trabalho.

Para Benko (1996), o início da década de 1980 demarca o prevaecimento das novas exigências do capital nos países desenvolvidos, a defesa da desregulamentação, da minimização do Estado (principalmente no que se refere aos direitos sociais adquiridos anteriormente) e da confiança no mercado. Entretanto, o autor adverte que o real objetivo neste período é o desmantelamento das instituições que poderiam servir de obstáculo ao processo de acumulação de capital, a redução dos gastos públicos em áreas sociais (mas garantindo-o em zonas de interesse do capital, como os setores militares e de controle à ordem social) e, ainda, eliminar ou cooptar o poder sindical contestatório, ou seja, um Estado mínimo para o social e máximo ao capital.

As exigências elucidadas são justificadas devido às características do modelo de acumulação fordista, alicerçado por um aparato de sustentação que envolvia todas as camadas da sociedade, em especial do Estado, que passou por um período de crise fiscal na década de 1980.

As políticas neoliberais são intensificadas na década de 1990, de início nos países centrais e posteriormente naqueles localizados na periferia do capitalismo, que passam a orientar um programa voltado ao enxugamento das funções do Estado, privatizações e políticas fiscais e monetárias ajustadas a organismos mundiais que representam a hegemonia do capital, como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e Banco Mundial (ANTUNES, 2000).

Os sinais de continuidade em vez de rupturas com era fordista, especialmente no tocante aos gastos militares mencionados, impediram o crescimento econômico americano na década de 1980. O modelo keynesiano não foi abandonado, o Estado ainda exerce função importante, respondendo aos desejos do capital, porém, a partir da desregulamentação dos mercados e da ascendência do mercado financeiro formou-se uma área de conflito entre o capital e o Estado, sendo o último responsável por regular as atividades do capital em benefício nacional, isto é, criar um ambiente de “confiança” para os investidores e desse modo evitar a evasão de capitais para países com melhores perspectivas de lucratividade.

Alves (2007) trabalha o conceito de toyotismo, considerando-o “momento predominante” do regime de acumulação flexível, para o autor, o “espírito do toyotismo” tornou-se um valor universal, inclusive na gestão do setor público, tendo como espelho as técnicas de produção japonesas, mais especificamente do sistema Toyota

Os protocolos organizacionais do toyotismo, muitos deles traduzidos em valores e regras de gestão do trabalho vivo, dos mais diversos tipos, atingem os empreendimentos capitalistas, seja na área da indústria, seja na área de serviços (inclusive na administração pública). Eles articulam, no plano da subjetividade da produção capitalista, um novo regime de acumulação centrado no *princípio da flexibilidade* (categoria central da acumulação capitalista num cenário de crise estrutural). Na verdade, todo empreendimento capitalista é coagido pela concorrência a adotar procedimentos técnico-organizacionais oriundos da matriz ideológico-valorativa toyotista. Por exemplo, mesmo não participando da criação de valor, organizações de serviços, de administração pública e inclusive instâncias sócio-reprodutivas, tendem a incorporar os valores do neoprodutivismo toyotista (ALVES, 2007, p. 157).

Mesmo sendo o toyotismo o regime de acumulação vigente, Alves (2007) também adverte sobre a importância dos elementos de continuidade e não de rupturas com o modelo fordista, como o trabalho em série. Ainda que o autor argumente sobre o trabalho parcelado e repetitivo típico do fordismo, lembra que o surgimento do trabalhador “polivalente” nada mais é que um estágio superior da degradação do trabalho, defendido por um discurso que exalta uma qualificação inexistente, tendo em vista que este é o momento que o trabalho é despojado de qualquer conteúdo concreto e, por meio da coletivização do trabalho (*team-works*), continua parcelado (mesmo que de maneira diferente). Sobre isso

(...) a máquina capitalista tende a inverter politécnica em polivalência, que aparece como uma forma de qualificação estranhada que se põe agora no processo produtivo, ou seja, apesar da máquina conter a promessa da politecnia, as relações de produção capitalista obstaculizam o desenvolvimento concreto da potencia técnica, intervendo-a em polivalência (o que significa a intensificação da exploração do capital, com o trabalhador assalariado sendo obrigado a vigiar múltiplas máquinas alheias a si) (ALVES, 2007, p. 50).

Benko (1996) indica, assim como Alves (2007), que a organização da produção é moldada a partir de formas combinadas de exploração, ou seja, o regime de acumulação

flexível comporta, além de novos elementos que maximizam a exploração, formas de organização/exploração nos moldes fordistas.

A justificativa para essa complexidade referente ao regime de acumulação decorre da variabilidade dos investimentos do setor financeiro destinados à produção. O capital transnacional visa ambientes propícios para a lucratividade, preferencialmente com baixos salários, precários direitos trabalhistas e frágil organização sindical. São estes locais de intensa exploração do trabalho a partir da produção em série característica do fordismo (como a indústria têxtil e eletrônica no sudeste asiático), mesmo que não exclusivamente nesses moldes.

O mercado de trabalho passou por radicais mudanças, especialmente no que se refere aos contratos de trabalho, uma vez que o aumento do desemprego (estrutural) e a crescente mão-de-obra excedente criaram ambiente propício para o capital intensificar a exploração do trabalho. Neste cenário, a tendência do mercado é valorizar o trabalhador “polivalente”, aquele que pode se responsabilizar por outros segmentos de um mesmo processo produtivo, em contrapartida, o trabalhador disciplinado em apenas uma função, típico do fordismo, passa a ser excluído do mercado formal de trabalho. Para Thomaz Júnior (2002), a reorganização do mercado de trabalho está diretamente associada à reorganização espacial da produção

Essa reorganização espacial do parque fabril, a divisão de instalações industriais em *minifábricas* e os desdobramentos para o que se consumou nos condomínios industriais, consórcio modular, promoveu fantásticamente o processo de produção capitalista, que *pari passu* capturou a subjetividade operária para dar ordem à flexibilização das funções e para a polivalência (THOMAZ JUNIOR, 2002, p.6).

Ainda de acordo com Alves (2007), o sucesso do toyotismo (modelo preponderante atual no regime de acumulação flexível) se deve justamente pela derrocada do movimento operário-sindical (e seu poder contestatório) e a partir do envolvimento deste com os interesses do capital, interessados em soluções para os problemas na produção de mercadorias. Em síntese

[...] a instauração do sindicalismo “por empresa”, surgido nos anos 1950 no Japão, tornou-se uma das pré-condições do próprio desenvolvimento do toyotismo. Deste modo, a invenção e introdução do sistema *kan-ban*⁴ no Japão só ocorreu após uma profunda mutação do caráter do

⁴O *Kan-ban* está associado ao controle visual da produção (painéis), e tem como objetivo diminuir os desperdícios no processo produtivo e possibilitar, em conjunto com outras práticas, o *just in time*,

sindicalismo japonês, que passou de um sindicalismo de indústria, marcado por uma tradição e vontade de confronto de classe, para um sindicalismo de empresa, neocorporativo, mais disposto à cooperar com os interesses do capital (ALVES, 2007, p. 162).

Além disso, lembramos que os segmentos de mão de obra mais qualificados são realocados em áreas específicas do trabalho, são aqueles inseridos em áreas de maior tecnologia e com maior participação no processo de criação de valor (THOMAZ JUNIOR, 2002), que formam, somados os funcionários do escritório dos “Recursos Humanos”, defensores e parceiros do patronato

O fato de experienciarem maior envolvimento e subordinação à dinâmica (re)produtiva do capital, não se traduz, do ponto de vista da consciência de classe, em ações emancipatórias. O grau de manipulação e dominação em execução com as mudanças incutidas na organização do processo de trabalho, através do toyotismo e suas gradações (fundamentalmente através da apropriação do saber operário pelo capital), e mesmo outras formas de gestão do trabalho, apelam para a participação do trabalhador como parceiro em defesa da empresa (THOMAZ JUNIOR, 2002, p.12).

Antunes (1995) caracteriza esse processo como de intelectualização de uma parcela da classe trabalhadora, tanto para desenvolver uma postura de “parceria” com o patronato quanto para a distribuição das responsabilidades e preocupações para os trabalhadores, agora chamados colaboradores ou parceiros

[...] são esses setores mais qualificados os que sofrem de modo mais intenso o processo de manipulação no interior do espaço produtivo e de trabalho. Eles podem vivenciar, por isso, subjetivamente, maior envolvimento e subordinação por parte do capital, do qual a tentativa de manipulação elaborada pelo toyotismo é a melhor expressão. Lembre-se o lema da “Família Toyota”, no início dos anos 50: “Proteja a empresa para defender a vida” (ANTUNES, 1999, p. 217).

Como exemplo de parcela intelectualizada, Antunes (1999) menciona os trabalhadores cuja atividade é a manutenção de robôs (que fabricam outros robôs) da fábrica japonesa Fujitsu Fanuc, lembrando que para realizar o mesmo trabalho exercido pelas máquinas seriam necessários 4.000 funcionários. É constatado então, que apesar da diminuição quantitativa do trabalho vivo na produção o capital é incapaz de eliminá-lo,

caracterizado pela produção de acordo com a demanda efetiva, isto é, o ato de produção ocorre atrelado a compra dos produtos.

pode precarizá-lo das mais variadas formas (terceirização, flexibilização e desregulamentação) ou desempregar em parcelas imensas, mas não pode extingui-lo (ANTUNES, 2000).

Alves (2000), especificamente sobre a realidade brasileira, alude ao “novo sindicalismo” da década de 1980 como característico dessa nova postura do movimento sindical que emerge sob o toyotismo, em busca de direitos trabalhistas e com intensão de intervir sobre o controle do trabalho ao invés de reação defensiva ao capital como classe.

Nos anos anteriores, notadamente naqueles administrados pelos militares, o controle dentro do ambiente fabril era estritamente do capitalista, competia a ele definir as condições de trabalho, o que possibilitou um momento de superexploração do trabalho por parte do capital.

Ainda, lembramos que

É a partir dos anos 80 que no Brasil se manifestaram os primeiros impulsos do processo de reestruturação produtiva, mas é a partir do início da década seguinte que atingiu nova amplitude e profundidade, momento em que as inovações técnicas e organizacionais assumem um caráter mais sistêmico em todo o circuito produtivo dos diversos setores econômicos. No entanto, guardando traço de semelhança em relação à busca da competitividade do capital e a adoção de novos padrões organizacionais e tecnológicos compatíveis (THOMAZ JUNIOR, 2002, p.5).

As lutas sindicais na década de 1980 estão associadas a um período que Alves (2000) denomina toyotismo restrito, caracterizado pela ofensiva do capital em bases toyotistas, porém, seguido do aprofundamento do fordismo no que se refere a práticas no ambiente de trabalho (produtivo). As diretrizes do toyotismo estavam implantadas apenas em áreas relativas à gestão e administração do trabalho, não conseguindo possibilitar aquilo que é essencial ao toyotismo, o controle do trabalho por meio do comprometimento do funcionário (ALVES, 2000). Em síntese

A intensificação (e enrijecimento) do fordismo não nega a posição do toyotismo como uma das características do novo complexo de reestruturação produtiva no Brasil dos anos 80. O novo processo de reestruturação produtiva que ocorria no país na década passada não pode ser desvinculado, em maior ou menor proporção, da nova lógica de reestruturação produtiva que ocorria no centro capitalista (cujo “momento predominante” era o toyotismo). Foi a preservação (e intensificação) de padrões fordistas/tayloristas, determinados pela particularidade concreta do capitalismo brasileiro dos anos 80, que contribui para o caráter restrito dos novos métodos de gerenciamento

da produção capitalista – ou dos nexos contingentes do toyotismo – no país (ALVES, 2000, p. 135).

Posterior a esse momento, sob o avanço neoliberal nos anos 1990 e do processo de mundialização do capital, há uma intensificação das estratégias dirigidas pelo toyotismo, como a terceirização, a racionalização dos custos e a descentralização produtiva. Para Alves (2000) este período é denominado “toyotismo sistêmico”, haja vista a completa aplicação das diretrizes fundamentais desse modelo de acumulação, antes negadas ou incompletas.

Lembramos, por fim, que a “terceirização” do trabalho, entendida neste momento como a transição de grande parte dos trabalhadores para o terceiro setor da economia, favoreceu a espacialização da cartilha toyotista, de compromisso do funcionário com o capital a partir do estreitamento dos laços com o patronato (parceiro), mesmo que fisicamente ou verticalmente distantes (controle e gestão), tais como os que não se identificam como classe trabalhadora devido ao tipo de trabalho que exercem, confiam muitas vezes em uma estabilidade que não existe.

A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO VIA DESLOCAMENTO/TRANSPORTE DOS TRABALHADORES

O deslocamento/transporte dos trabalhadores é um dos vários fatores que incidem sobre o cotidiano do trabalho, seja de maneira positiva ou negativa. Os trabalhadores da Funada, por exemplo, se deslocam diariamente ao trabalho, cada um com o respectivo modal que lhe é conveniente (ou a única opção existente), enquanto os trabalhadores do Vitapelli/Vitapet utilizam o modelo de transporte por fretamento.

Entendemos o deslocamento/transporte dos trabalhadores inicialmente como um fator geográfico, ou seja, a jornada ao trabalho realizada diariamente ocorre segundo as condições oferecidas pelo espaço urbano da cidade e também das condições materiais dos trabalhadores.

Um segundo ponto seria a análise desse movimento a partir de seus reflexos ao sujeito que trabalha. Em nossa pesquisa, partimos do pressuposto de que as dificuldades encontradas diariamente pelos trabalhadores em seu deslocamento potencializam a precarização do trabalho e, especialmente no caso do Vitapelli/Vitapet, é maximizado o controle sobre o trabalho no ambiente exterior a fábrica, devido a empresa ofertar o transporte por fretamento a seus funcionários e, desse modo, exercer maior controle sobre os horários dos funcionários.

O transporte por fretamento é definido por Souza (2005) como

[...] fretamento é a atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a segmento específico e pré-determinado de passageiros, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros (SOUZA, 2005, p.7).

A opção pelo sistema de transporte coletivo fretado foi uma solução encontrada por grandes empresas para transportar funcionários pontualmente ao trabalho e levá-los de volta à suas casas nos diferentes turnos de produção (SILVA, 2006). A crítica e a observação que buscamos realizar durante a pesquisa diz respeito às deficiências desse modal, além do posicionamento dos trabalhadores e do sindicato⁵ da categoria sobre a temática.

Lembramos ainda que as duas empresas mencionadas foram selecionadas com base no destaque regional de ambas, com participação tanto no mercado interno quanto externo, além de congregarem número considerável de trabalhadores. Ainda, a diferenciação do modal de locomoção dos trabalhadores foi fator fundamental na seleção das empresas, tendo em vista a possibilidade de realizarmos comparações entre os aspectos positivos e negativos dos dois casos.

AS EMPRESAS ESTUDADAS: O VITAPELLI/VITAPET E FUNADA

O curtume Vitapelli-Vitapet teve início nos anos 2000, após o empresário Nilson Riga Vitale adquirir as antigas instalações da Cica, em 1999. A planta industrial é dividida em duas, o Vitapelli tem sua produção associada ao preparo do couro (bruto) enquanto a Vitapet fábrica produtos voltados ao seguimento pet⁶.

Optamos por não realizar a divisão entre Vitapelli e Vitapet neste trabalho, devido a ambas funcionarem no mesmo espaço produtivo, possuírem o mesmo proprietário e pelo transporte utilizado pelos trabalhadores (transporte por fretamento), objeto de análise desta pesquisa, também não os diferenciar.

⁵ O sindicato que representa os trabalhadores do Vitapelli/Vitapet é o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Artefatos e Curtimento de Couros (STIACC).

⁶As indústrias do ramo pet são responsáveis pela fabricação de alimentos, além de outros produtos, destinados a cães e gatos. O Vitapet em específico produz biscoitos para cães.

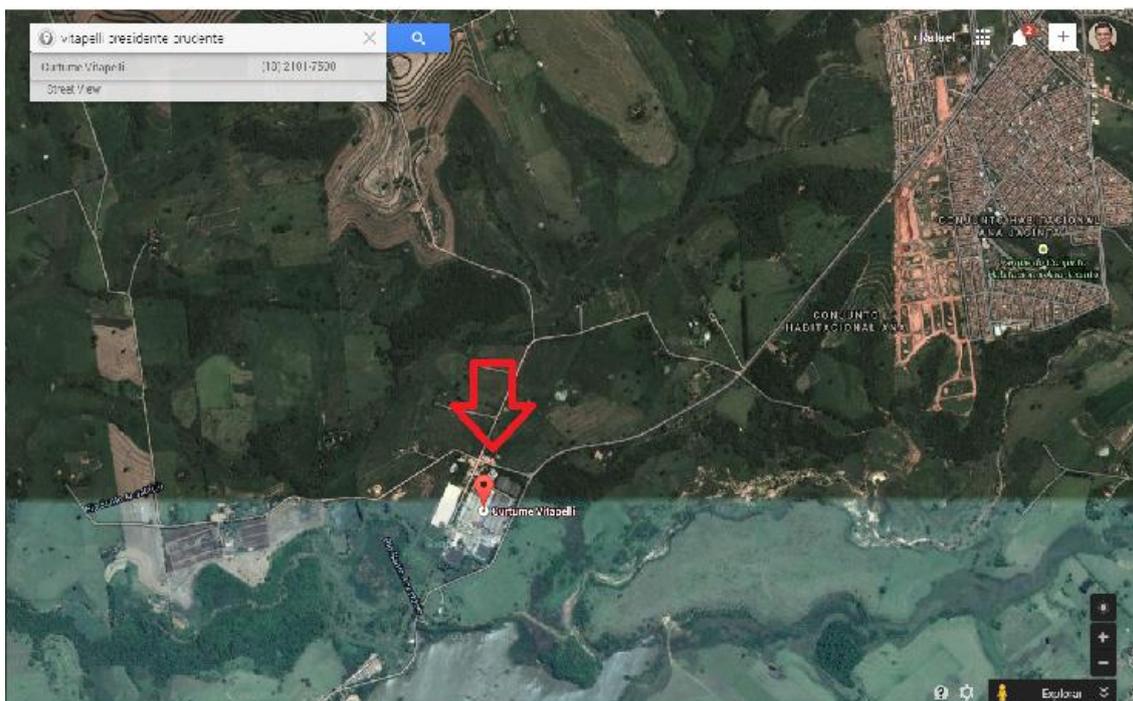


Figura 1. Localização do Curtume Vitapelli/Vitapet, às margens da Rodovia Júlio Budiski, Presidente Prudente - SP.

Merece destaque, o fato de que em sete anos a empresa atingiu um faturamento próximo a U\$ 180 milhões, com crescimento notável também no quadro de funcionários, ano a ano, todavia, tendo esse desenvolvimento sustentado especialmente via exportação ao mercado chinês, obteve baixas na produção a partir de 2009, quando o mercado norte-americano reduziu as importações de mercadorias chinesas elaboradas à base de couros brasileiros. Mesmo não demonstrando a quantidade total dos trabalhadores, a revista Exame aponta que a empresa reduziu o quadro de funcionários em 60% apenas no ano de 2009⁸.

A partir dessa conjuntura de crise, o curtume Vitapelli parece não ter se recuperado, tendo declarado uma dívida de aproximadamente R\$ 60 milhões em 2011, e a necessidade de intervenção e negociação com o governo do estado para a viabilização de parte do ICMS (Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços) como incentivo fiscal voltado à recuperação da empresa.

A Indústria de Bebidas Funada foi fundada em meados de 1947, recentemente completou 66 anos de sua instalação (12/09/2013), o site da empresa⁹ disponibiliza alguns

⁷Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place/Curtume+Vitapelli/@-22.1675295,-51.4747993,3973m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x9493f2fb6b7b9c81:0x26cb5c3fe1cf8f89>; acesso em 08/06/2014.

⁸ Notícia disponível em <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0937/noticias/china-encara-crise-422443>, acesso em 10/09/2013.

⁹<http://www.funada.com.br>

dados que englobam suas duas unidades, Presidente Prudente – SP e Campo Grande - MS, tais como o número total de 470 funcionários, dos quais 330 são da unidade de Presidente Prudente; a produção de 35 milhões de litros de refrigerante por mês; e a frota composta por mais de 50 caminhões, 14 motos e 15 carros.



Figura 2. Localização da empresa Funada, na Av. Juscelino Kubistchek de Oliveira, Presidente Prudente - SP¹⁰.

A partir das entrevistas e conversas com os trabalhadores foram levantados alguns assuntos interessantes para a pesquisa, que denotam razoavelmente o funcionamento e gestão da empresa. De início, podemos mencionar a distribuição do quadro de funcionários dentro da empresa, dos 330 registrados (informação cedida por P.D.¹¹) apenas 60 trabalham no processo produtivo (número apresentado pelo Sindicato). Esse número ganha destaque quando comparados e analisados as demais informações colhidas durante a pesquisa, entre elas o fato de que a empresa conta com 70 vendedores e aproximadamente 90 pessoas contratadas no setor de logística (informação colhida no contato com os trabalhadores).

A informação relativa ao quadro total de funcionários foi adquirida após a empresa efetuar 12 contratações voltadas ao período noturno, com início às 18h00 e término às 02h00. Assim, podemos realizar uma análise interessante sobre a disposição do trabalho

¹⁰Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-22.1023832,-51.4275949,994m/data=!3m1!1e3>; acesso em 08/06/2014.

¹¹ Para não mencionar o nome dos entrevistados optamos por representa-los por meio de letras.

humano no processo produtivo da Funada, ou segundo o vocabulário da empresa, a disposição de seus “colaboradores”.

Durante o ano, com trabalho organizado em dois turnos, são necessários cerca de 30 funcionários para cada um deles e, com o incremento de mais um período de trabalho nos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro, formamos uma média de 20 trabalhadores por turno. Por meio da entrevista na empresa, verificamos que o turno da noite possui apenas 12 trabalhadores, o que nos possibilita inferir que o processo produtivo seja altamente mecanizado, sendo papel do trabalhador manusear o maquinário e zelar pela produção.

CARACTERÍSTICAS DO DESLOCAMENTO/TRANSPORTE DOS TRABALHADORES

Desde a fundação da empresa, nos anos 2000, o Vitapelli/Vitapet utilizou o transporte por fretamento como meio de gerenciar o deslocamento da mão de obra. Como dissemos anteriormente, quando a indústria passa a fornecer transporte a seus funcionários, além de preencher um vazio de atuação do transporte público, que supostamente deveria atender a área, explora de uma forma implícita o trabalhador, exercendo maior controle sobre os horários e conduta, sendo que a partir do momento em que vai ao ponto de ônibus, já está dentro das normas comportamentais da empresa.

Sabemos, através do contato com os trabalhadores¹², que o desconto em folha salarial sobre transporte gira em torno de R\$ 50,00, além dele, são descontados ainda mais R\$ 40,00 devido à alimentação dentro da fábrica. Também, os trabalhadores ressaltaram a ilegalidade referente ao deslocamento de funcionários de municípios vizinhos, que pagam duas vezes o transporte, os 6% para o Vitapelli/Vitapet e outro valor para a empresa que faz o transporte intermunicipal, tal assunto foi levantado em nossa conversa com V.L.

[...] se você mora em outro município que é o caso de muitos trabalhadores lá, como quem mora em [Álvares] Machado, [Presidente] Bernardes, Pirapozinho, então tem um acordo lá com uma empresa de ônibus, que o ônibus traz eles até a empresa, aí eles pagam o valor pra aquele motorista, pra aquela empresa, que já o ônibus da Vitapelli não vai até lá, mais este também a gente tem questionado muito, porque a

¹² Realizamos 20 questionários com os trabalhadores do Vitapelli/Vitapet. Não podemos indicar o percentual de abrangência (em relação ao número total de trabalhadores) pois não fomos informados sobre a quantidade exata de trabalhadores que a empresa possui. De todo modo, reconhecemos que o percentual deve ser pequeno, haja vista a dificuldade encontrada na colaboração de nosso público alvo, notadamente inseguro em relação ao teor das informações solicitadas.

empresa desconta 6% porque eles usam o transporte e mais o valor que pagam pra aquela outra empresa que traz eles (V.L_1)¹³.

O número de trabalhadores de municípios vizinhos possivelmente, segundo V.L., representa a maioria dos funcionários da empresa atualmente, o que realça ainda mais a importância desse fato, notadamente ilegal

[...] porque desconta uma vez deles, e o outro não é descontados deles, eles pagam. Vamos supor que você tivesse um ônibus lá em Pirapó e você transportasse os trabalhadores até o Vitapelli, a empresa descontaria 6% deles e você ainda cobrava um “X”, então eles acabavam pagando duas vezes, e isso a gente briga muito na justiça, a até hoje todos que nós entramos a justiça mandou devolver, porque é ilegal né, poderia a empresa até descontar 6% mais eles não teriam que pagar mais nada (V.L_3).

Além de ilegalidades na cobrança do ônibus, o transporte por fretamento no Vitapelli/Vitapet apresenta vários problemas estruturais (qualidade dos ônibus) e de organização (tempo de deslocamento, conforto e segurança). Neste momento da pesquisa, percebemos um limite em nosso questionário, tendo em vista que boa parte dos trabalhadores utiliza duas horas diárias, ou mais, dentro do transporte fornecido pela empresa (não remuneradas).

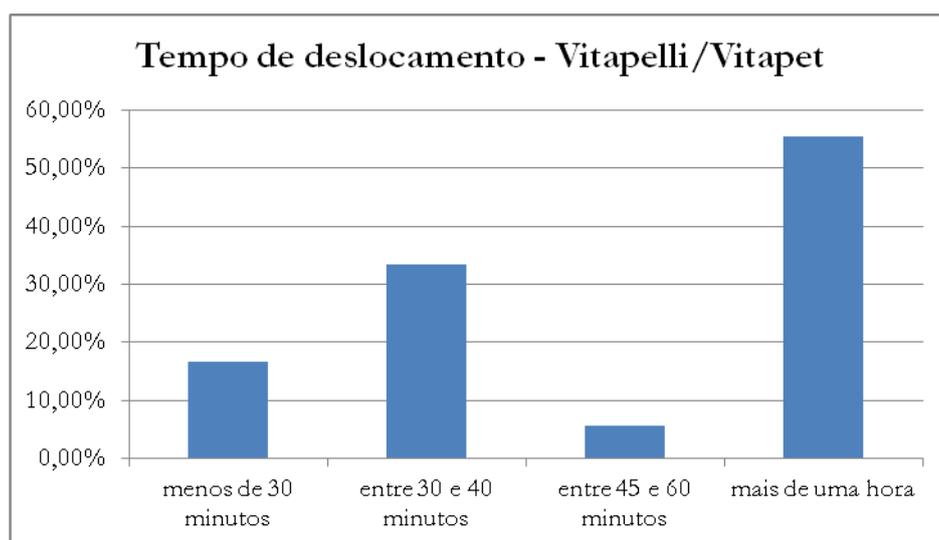


Figura 3. Tempo de deslocamento dos trabalhadores do Curtume Vitapelli/Vitapet.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

¹³ Utilizamos a sigla V.L_1 para que o autor da fala tenha sua identidade assegurada e o número para facilitar o entendimento do leitor, tendo em vista que o “1” representa a primeira fala de V.L. durante a entrevista.

O tempo de gasto diariamente no percurso ao trabalho pelo trabalhador do Vitapelli/Vitapet surpreende, podemos ilustrar a partir do caso de M.A, que entra no ônibus da empresa às 6h enquanto o horário de início do trabalho é 7h15, o fim do expediente é às 17h30 e a saída do ônibus da portaria às 18h, a chegada do entrevistado, no ponto de parada, ocorre por volta das 18h50. O tempo gasto dentro do ônibus ou a espera dele, somados, correspondem a aproximadamente 2h30 por dia, caso não ocorra nenhum tipo de problema. Lembramos que M.A afirmou que constantemente os funcionários são prejudicados pela má qualidade dos ônibus e a falta de manutenção (M.A _9).

A localização do Vitapelli/Vitapet, relativamente distante da área urbana, não justifica tamanha perda de horas por parte dos funcionários, o desperdício dessas horas (que não são pagas) diminui o período em que o trabalhador pode realizar atividades que lhe interessam e que podem contribuir em seu avanço pessoal e profissional, esse elemento de precarização pode, até mesmo, excluir a possibilidade de qualquer ascensão social ou profissional, num quadro em que o trabalhador, exclusivamente, *vive para o trabalho*.

Neste ponto em específico, podemos relembrar a contribuição de Vasapollo (2006), quando o autor ressalta a questão do mal-estar do trabalho e da impossibilidade em manter uma vida social estável, desvinculada da precarização do trabalho. O fato de um trabalhador *viver para o trabalho* implica um processo majoritário de precarização da totalidade do viver social.

Em relação à ação sindical sobre o assunto, não minimizamos as pautas levantadas por V.L, mas pensamos que o transporte por fretamento, tal como está posto, não responde aos interesses dos trabalhadores, muito menos as mínimas condições de segurança, conforto e de tempo de percurso, algo também relacionado à saúde física e mental do trabalhador. A questão do tempo de deslocamento foi levantada durante a entrevista, como vemos

Não, não tenho noção até porque são vários ônibus e são várias rotas né, o que as vezes chega até meu conhecimento, já uns 2-3 trabalhadores me procuraram, foi o pessoal que trabalha a tarde, a noite que as vezes eles saem e ficam aguardando o último, então eles ficam esperando lá uns 20-30 até 40 minutos, então eles tem reclamado sobre isso também, mais poucos trabalhador, eu já entrei em contato uma vez com a empresa pra revolver, diz que ia resolver, não tenho conhecimento se foi resolvido, porque ainda não me deram retorno, mais também nenhum trabalhador veio reclamar mais (V.L_12).

A iniciativa por parte dos trabalhadores em recorrer ao Sindicato denuncia um problema comum entre eles, que em nossa opinião, não deve ser resolvido por meio de um

telefonema, confiando na idoneidade da empresa, mas sim alicerçada na fiscalização das normas a serem seguidas e da cobrança contínua por melhorias.

A existência de problemas como o destacado por T.H, quando este diz que “já faltou uma vez freio no ônibus (T.H)”, ou fatos como falta de bateria e problemas com pneus salientados por M.A, não podem ser desconhecidas ao Sindicato, elas ferem os direitos do trabalhador e potencializam acidentes de trabalho. Mesmo que acidentes durante o percurso de ida ou volta do trabalho sejam considerados acidentes de trabalho e, desse modo, é assegurado o direito trabalhista, vemos que não há a necessidade de expor os profissionais a este tipo de risco.

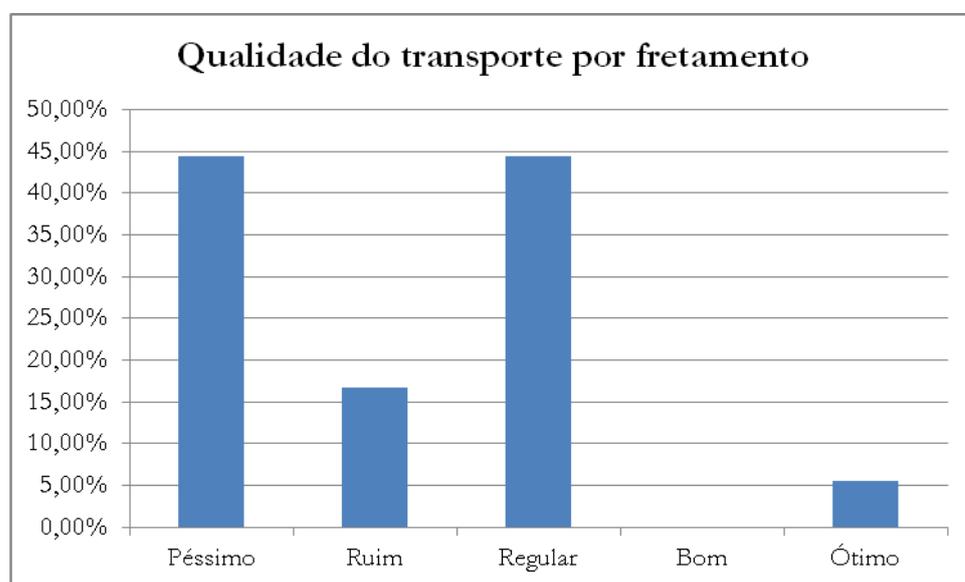


Figura 4. Opinião dos trabalhadores sobre a qualidade do transporte por fretamento no Vitapelli/Vitapet.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Somadas, as variáveis “péssimo” e “ruim” correspondem a 61,11% do total dos trabalhadores, enquanto a parcela que o considera regular é de 44,44% e ótimo 5,56% (a variável “bom” não foi citada). Acreditamos que um dos motivos (talvez o principal) que levaram a escolha da alternativa “regular” é relativo ao custo do transporte fornecido pela empresa, com teto de 6% sobre o salário, algo que seria superado facilmente por qualquer outro modal escolhido.

T.H nos lembra das reuniões, atualmente inexistentes, que tinham por objetivo ouvir as reivindicações dos trabalhadores, inclusive a respeito do transporte por fretamento

[...] eles paravam a empresa a tarde, no início da ginástica que tinha, e perguntavam o que poderia ser melhorado na empresa, e quando surgia alguma opinião que podia ser melhorada, eles falavam que não precisava, que ali já tinham feito melhorias, porque eles não usam né, ai é a gente que sabe né, que usa, porque a gente usa né, eles tem o carro deles, vão embora normal, e a gente têm que ficar esperando (T.H_1).

Este relato, acompanhado de outros durante o contato com os trabalhadores, demonstram a existência de relações baseadas em práticas combinadas de exploração, de modo que a organização do trabalho, mesmo agregando alguns tópicos da cartilha toyotista, como indica Alves (2007), mantém traços da divisão do trabalho taylorista/fordista, presentes na gestão do trabalho, falsamente participativo, como nos mostra T.H., e alicerçado na individualidade do trabalho e no controle centralizado das decisões e da gestão da empresa.

Apesar de todos os problemas apontados, o trabalhador vê-se refém desse transporte, isto é, além da utilização do mesmo estar diretamente associada à ausência de opções viáveis para o deslocamento diário (Figura 5), a maioria, 80%, ainda pretende permanecer no transporte por fretamento (dados adquiridos via questionário aplicado na pesquisa de campo).

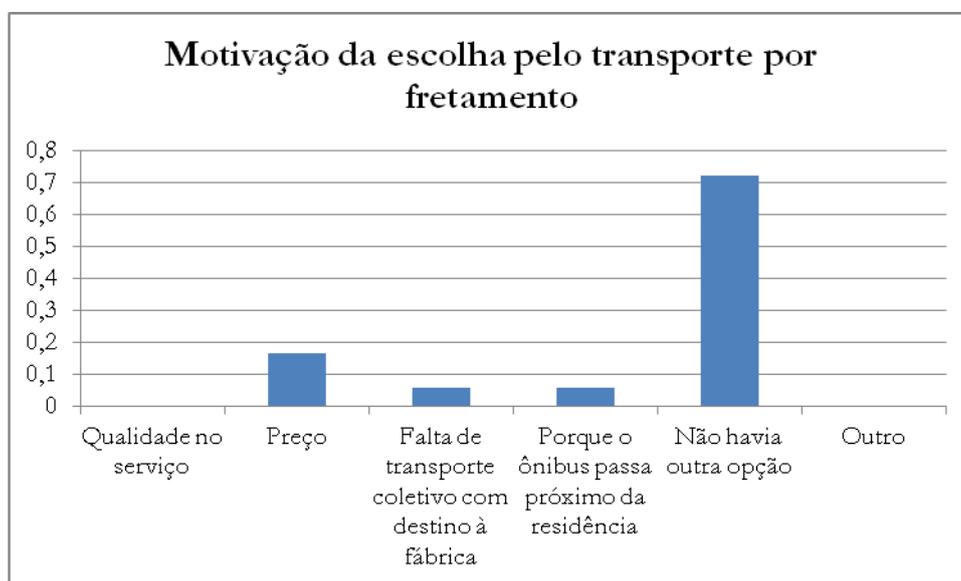


Figura 5. Motivo de escolha do transporte por fretamento oferecido pelo Vitapelli/Vitapet.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

É perceptível o grau de descrença por parte dos funcionários a respeito de melhorias no transporte utilizado, sejam elas através de reivindicações diretas com a empresa ou via sindicato, M.A sintetiza esse descontentamento quando diz “Não adianta

reclamar que não muda nada, os ônibus todos são velhos, não tem nenhum novo lá (M.A_12)”. A fala de T.H, colocada anteriormente, também nos mostra o quão interessado está o Vitapelli/Vitapet no diálogo com os funcionários em busca de melhorias, vemos neste momento, a necessidade urgente da interferência sindical, na busca organizada e fortalecida por melhorias neste aspecto.

Para M.A (M.A_18) a compra de novos veículos resolveria os problemas, mas vemos tal reivindicação como uma medida ainda incompleta, especialmente analisando aspectos como lotação (segurança) e tempo de deslocamento. Obviamente, a compra de novos ônibus, visando à substituição dos existentes, seria positiva aos trabalhadores, mas é necessário um planejamento voltado à diminuição do tempo de espera do trabalhador nos portões da fábrica, antes do início e após o término das atividades (1h00 diária), e também reduzir o tempo gasto durante os percursos (1h30 por dia).

A grande quantidade de trabalhadores transportados no mesmo veículo reflete em um número maior de paradas, ou seja, a diminuição de passageiros por ônibus seria uma das soluções para a melhoria do tempo gasto, sendo isso outro aspecto a destacarmos, o fato de trabalhadores serem transportados em pé, possibilitando acidentes graves e comprometendo a segurança durante os trajetos de ida e de volta do trabalho.

A contribuição de M.A, quando este diz “vem muita gente em pé também (M.A_16)” e sobre o tempo em que esses trabalhadores permanecem de pé “Pouco não, mais ou menos, vão descendo e vão deixando lugar para os outros (M.A_17)” permite-nos a afirmação de que o tempo em que trabalhadores são transportados de pé não é irrisório, portanto, possui importância nessa análise.



Figura 6: Imagem de dentro do ônibus (nota-se pessoas de pé).

Temos de apontar ainda, por fim, que uma situação como essa não deveria existir, apoiados na própria lógica conjuntural da oferta do transporte por fretamento, que visa atender parcela seletiva de pessoas, tem conhecimento exato do número de usuários em potencial, realizam deslocamentos preferencialmente a curto espaço de tempo e através de rotas reduzidas, além de outras particularidades que dão prioridade, em tese, a um deslocamento rápido e pouco custoso (ao empregador).

Por outro lado, no caso da Funada, não é disponibilizado o transporte por fretamento e cabe aos funcionários à organização de seu deslocamento diário ao trabalho, mesmo para os que trabalham no turno da noite, responsáveis pelo trajeto de ida enquanto a empresa disponibiliza o trajeto de volta. O questionário¹⁴ aplicado aos trabalhadores da Funada possibilitou as seguintes alternativas: trajeto a pé; bicicleta; automóvel particular; transporte coletivo; carona com amigos; ou outros (qual). As duas últimas opções não foram mencionadas (Figura 6).

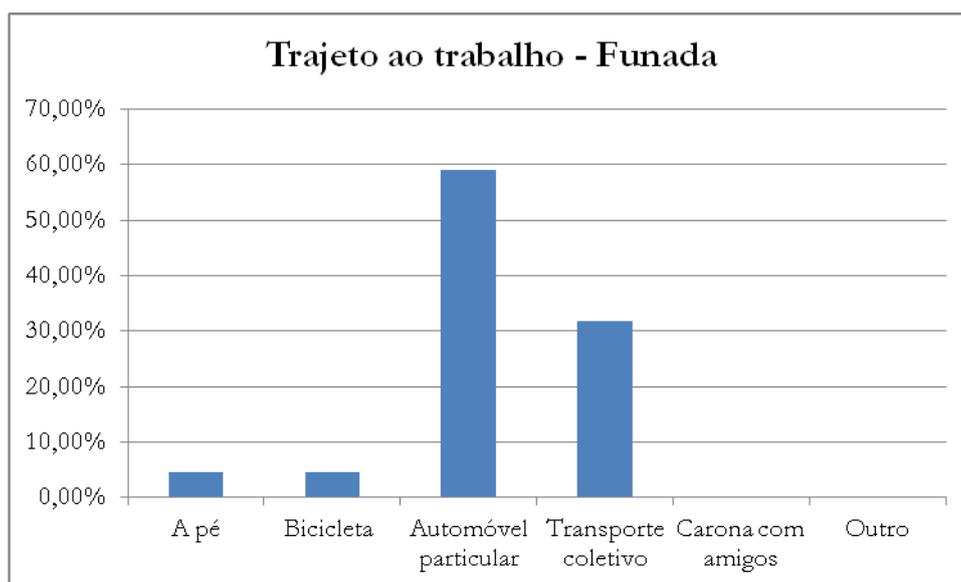


Figura 6: Trajeto dos trabalhadores da Funada.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Percebemos o uso do automóvel particular como principal meio de locomoção dos trabalhadores (59,09%), mas merece destaque a utilização considerável do transporte coletivo (31,82%), modal utilizado pelos trabalhadores que trabalham no turno da noite (que retornam de van, fornecida pela empresa) e por aqueles que optaram pelo transporte

¹⁴ Aplicamos 22 questionários aos trabalhadores da Funada. Mesmo com número próximo de questionários caso compararmos com aqueles aplicados aos trabalhadores do Vitapelli/Vitapet, percentualmente este número é razoável, especialmente devido a nosso foco nos trabalhadores da produção, aqueles que responderam o questionário proposto, número este que representa pouco mais de 30% do total dos trabalhadores do setor produtivo da empresa (22 participantes de um total aproximado de 60, como já apontado anteriormente).

coletivo ao uso de seu automóvel particular. O transporte individualizado via automóvel particular eleva consideravelmente os gastos relativos ao deslocamento, de modo a correr ainda mais o salário dos trabalhadores, pois nele estão inseridos custos de combustíveis e manutenção do veículo.

Cabe também uma análise dos gastos daqueles trabalhadores que utilizam o transporte coletivo. O salário pago a um trabalhador da produção gira em torno de R\$ 1.180,00, ele se desloca em direção ao trabalho aproximadamente 25 vezes ao mês (de segunda a sábado) no trajeto de ida e volta (exclusive os do período noturno). Desse modo, temos um gasto final de R\$ 125,00¹⁵, considerando que o trabalhador faz uso de apenas uma linha de ônibus tanto no percurso de ida quanto no retorno. ´

Esses números correspondem a 10,59% do salário do trabalhador, muito superior ao máximo estipulado por lei a respeito de gastos com transporte (6%), o que reflete em um desejo significativo dos trabalhadores em utilizar, se fornecido, o transporte por fretamento.

Este dado torna-se mais interessante quando analisamos o nível de satisfação dos funcionários (Figura 7), não sendo mencionadas as opções “péssimo” e “ruim”, no entanto, entendemos que tal satisfação está diretamente associada ao tempo de percurso do trabalhador através do modal escolhido, notadamente eficiente no que se refere ao tempo (Figura 8).

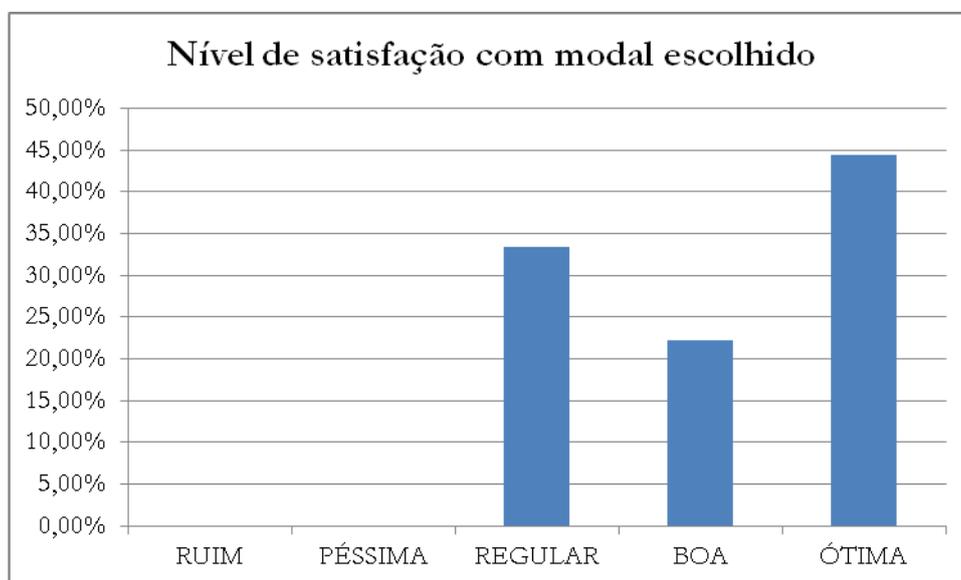


Figura 7: Gráfico referente ao nível de satisfação com o modal utilizado pelos trabalhadores da Funada.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

¹⁵ Para este cálculo foi considerada a tarifa atual do transporte coletivo do município de Presidente Prudente, de R\$ 2,50.

As alternativas “ótimo” e “bom” somadas correspondem a 66,67% do total, indicando assim que a maior parte dos trabalhadores está satisfeita com o modal escolhido, porém, podemos dizer que grande parte deste índice de aprovação está associada ao tempo de deslocamento destes funcionários.

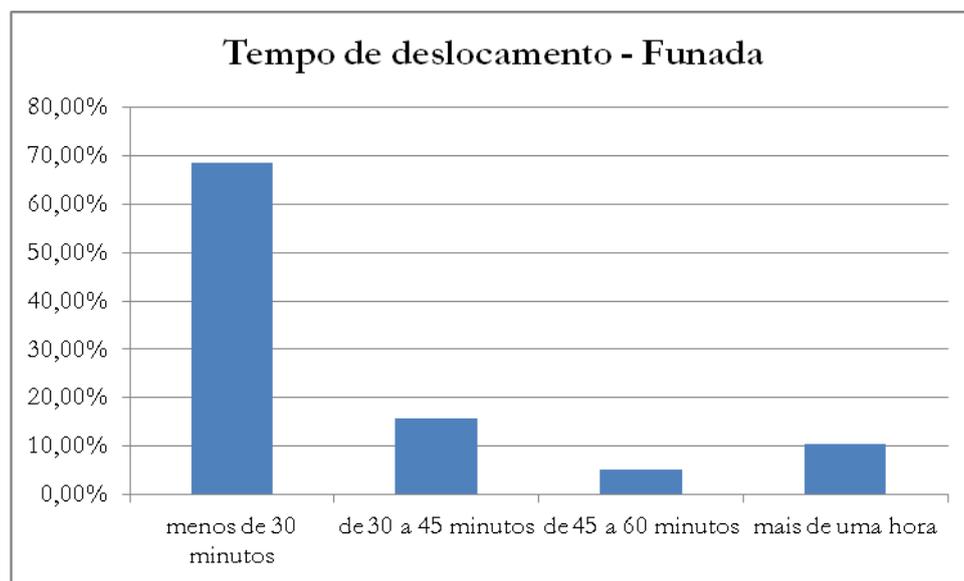


Figura 8. Tempo de deslocamento dos trabalhadores da Funada- Residência-Trabalho.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Reiteramos o desejo dos trabalhadores de que a empresa forneça o transporte por fretamento e, como podemos perceber, tal reivindicação é colocada mesmo em um panorama de satisfação a respeito do deslocamento diário ao trabalho, o que nos permite inferir que a satisfação está associada ao tempo de deslocamento e não ao custo dele. Se fornecido o transporte, o empregador não poderia descontar mais que 6% do salário do trabalhador, enquanto no atual momento ele gasta quase o dobro desta taxa caso utilize o transporte coletivo, possivelmente ainda mais caso faça uso de um automóvel particular.

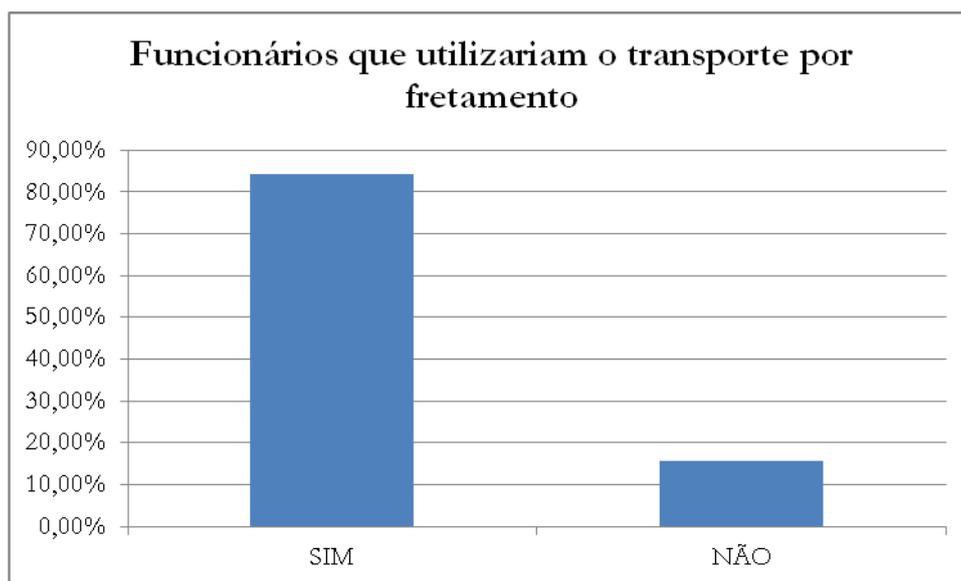


Figura 9: Opinião dos trabalhadores da Funada frente a um possível fornecimento de transporte por fretamento pela da Empresa.
Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Esse dado reforça, por fim, nossa visão de que mesmo satisfeitos com o modal escolhido, seu custo é muito oneroso ao trabalhador, e a saída para esse problema seria, de acordo com a opinião dos próprios funcionários, o transporte por fretamento.

Em nosso questionário voltado à Funada, uma das questões solicitava ao funcionário que apontasse alguma medida a ser tomada pela empresa no intuito de minimizar os problemas que os trabalhadores enfrentam no dia-a-dia, a maioria não respondeu (52,63%), mas 42,10% apontaram como solução o fornecimento de ônibus por parte da empresa.

De acordo com A.A, os trabalhadores preferem se locomover individualmente, para que não sejam descontados os 6% do vale transporte sobre seu salário, ele ressalta que “tem muitos funcionários que não solicita, por que vai ser descontado esse 6% do salário dele no final do mês (A.A_6)”. Ainda, diz “Preferem dar um jeito, ou ir de moto, pra não usar o vale transporte, pra sobrar aquele 6% do pagamento dele (A.A_7)”.

Desse modo, temos uma diferença entre a opinião dos trabalhadores frente à aplicação do transporte por fretamento, isto é, de aceitação e reivindicação, e a visão que tem o Sindicato sobre a posição dos funcionários da Funada, de preferência pelo transporte individual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização deste trabalho, especialmente por analisarmos duas empresas diferentes do ponto de vista do deslocamento/transporte dos trabalhadores, permitiu a comparação das contribuições de ambos os representantes dos sindicatos, ora em concordância, outra em discordância; dos limites, abusos e dificuldades da ordem diária dos trabalhadores; e, também, na gestão e controle da mão de obra, mesmo no ambiente exterior à fábrica, que emerge quando colocamos a temática do deslocamento/transporte dos trabalhadores.

Lembramos, que o STIACC, representado por V.L. se posiciona favorável à empresa ceder o transporte, fator que merece uma discussão interna ao Sindicato e também em conjunto com os trabalhadores, no intuito de formalizar essa reivindicação em moldes que, de fato, interessam e beneficiem o trabalhador. A.A. possui postura semelhante a V.L. neste ponto

[...] a opinião do sindicato em si, é a empresa manter a condução para levar os funcionários, é reivindicação nossa sempre né, levar seus funcionários direto pra empresa, ida e volta né, então a gente sabe, implantaram uma lei ai, do vale transporte, pra tirar dinheiro do funcionário, a gente acha que isso não é positivo, que o funcionário já ganha uma coisa, um salário mínimo né, no caso, reivindicamos melhores condições de trabalho, de salário (A.A_12).

Entendemos o transporte por fretamento, cedido pela empresa, como uma forma de maximizar o controle do trabalho, especialmente no que se refere à disciplina de horários, redução de faltas (causadas devido a imprevistos da ordem pessoal) e dependência de fatores externos, tais como o transporte coletivo, mas, por outro lado, pode beneficiar o trabalhador de algumas formas, dentre elas, o custo do deslocamento.

A grande questão está nos moldes em que o transporte por fretamento é aplicado e dirigido, entendemos que o fornecimento deste serviço representa um aumento das responsabilidades da empresa, ao menos no papel (departamentos), pois no âmbito da qualidade, como no caso do Vitapelli/Vitapet, além de extremamente deficitária não oferece margem a nenhuma reivindicação ou participação dos trabalhadores em possíveis melhorias, assim, tal serviço torna-se elemento que potencializa a exploração e controle do trabalho, sem qualquer tipo de benefícios ao funcionário.

A opção pelo transporte por fretamento como solução dos problemas ligados ao deslocamento diário indica que essa pode ser uma oportunidade para que se estabeleça um

serviço de acordo com as necessidades dos trabalhadores. Para que isso ocorra devidamente, cabe ao Sindicato acompanhar este processo, fiscalizá-lo, para que, caso seja ofertado, não seja nos moldes do Vitapelli/Vitapet, mas sim de maneira mais efetiva e beneficiária para os reais dependentes desse serviço, os trabalhadores.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, M. C.. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995.

ALVES, G.. A reestruturação produtiva no Brasil dos anos 1990. In: _____. **O novo e precário mundo do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000, p. 179-199.

ALVES, G.. Trabalho e Capitalismo. In: _____. **Dimensões da Reestruturação Produtiva**. Bauru: Praxis, 2007, p. 31-54.

ALVES, G.. Produção do capital, afirmação e negação da pessoa humana. In: **Dimensões de Precarização do Trabalho**. Bauru: Canal6editora, 2013, p. 113-123.

ALVES, G.. Do “Toyotismo Restrito” ao “Toyotismo Sistêmico”: reestruturação produtiva e mundo do trabalho no Brasil. In: _____. **O novo e precário mundo do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000, p. 101-157.

ANTUNES, R.. As metamorfoses do mundo trabalho. In: _____. **Adeus ao Trabalho?** São Paulo: Cortez/Editora da Unicamp, 1995, p. 39-56.

ANTUNES, R.. Dimensões da Crise Estrutural do Capital: as respostas do capital à sua crise. In: _____. **Os Sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999, p. 29-45.

ANTUNES, R.. O sistema de Metabolismo social do capital e seu sistema de mediações. In: _____. **Os sentidos do Trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999.

ANTUNES, R.. As formas diferenciadas da reestruturação produtiva e o mundo do trabalho no Brasil. In: _____. **Os Sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999, p. 125-133.

ANTUNES, R.. Trabalho e precarização num ordem neoliberal. In: **La Ciudadania Negada. Políticas de Exclusión em laEducación y elTrabajo**. Bueno Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2000. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20101010021549/3antunes.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2013.

ANTUNES, R.. **O Caracol e sua concha**: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2005.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996.

BIHR, A.. **Da grande noite à alternativa**: o movimento operário europeu em crise. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 1999.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

HAESBAERT, R. Território e Multiterritorialidade: um debate. In: **Revista GEOgraphia**, ano IX, nº17, pg.19-47, 2007

HAESBAERT, R., LIMONAD, E. O território em tempos de globalização. In: **Espaço, Tempo e Crítica**: Revista Eletrônica de Ciências sociais aplicadas, nº 2 (4), vol. 1, pg. 39-52, 2007.

HARVEY, D.. **Condição Pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultura. 19. ed. São Paulo: Loyola, 2010.

MÉSZÁROS, I. Marxismo, o sistema do Capital e a Revolução Social. In: _____. **O desafio e o fardo do Tempo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2007.

RAFFESTIN, C.. **Por uma geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, D. A. S. Território e Indústria: as empresas metalomecânicas em Sertãozinho. Presidente Prudente: [s.n], 2009.

SANTOS, M.. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SAQUET, M. A. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (Orgs). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2008, p. 73 -95.

SILVA, C. M. P.. **Utilização do sistema de posicionamento global para monitoramento de transporte fretado**. Campinas, 2006.172 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual de Campinas.

SOUZA, G. A. ; LEITE, A. D. . Análise da variação do tempo dedicado às viagens urbanas da população de Manaus AM, em função do modo de transporte utilizado. In: **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, v. 1, p. 85-102, 2012.

SOUZA, S. S.. **Análise do modo de transporte por fretamento e a regulamentação na cidade de São Paulo**, 2005. Disponível em: <<http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/fretamento.pdf>>. Acesso em: 03 mai. 2013.

THOMAZ JUNIOR, A.. Por uma geografia do trabalho!. In: **Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, v. VI, n. 119 (5), 2002.

THOMAZ JUNIOR, A.. Trabalho Mutante e Territórios em disputa. In: **Revista Pegada**, v.8, n. 1, 2007.

VASAPOLLO, L.. A análise de Marx para a centralidade do conflito capital-trabalho. In: _____. **Por uma política de classe**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

VASAPOLLO, L.. O trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista. In: ANTUNES, R. (Orgs.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.