

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS - PPGCS

DENER JESUS FREITAS DE MELO

**QUANDO AS REGRAS E NORMAS NÃO ESTÃO NO PAPEL: UMA
CONTRIBUIÇÃO DA ANTROPOLOGIA DOS SISTEMAS INFORMAIS PARA A
ELUCIDAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTO-TAXISTAS EM UBERLÂNDIA – MG**

UBERLÂNDIA

2015

DENER JESUS FREITAS DE MELO

**QUANDO AS REGRAS E NORMAS NÃO ESTÃO NO PAPEL: UMA
CONTRIBUIÇÃO DA ANTROPOLOGIA DOS SISTEMAS INFORMAIS PARA A
ELUCIDAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTO-TAXISTAS EM UBERLÂNDIA – MG**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Ciências Sociais.

Área de concentração: Sociologia e Antropologia.

Orientação: Prof.^a Dr.^a Marili Peres Junqueira

UBERLÂNDIA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

M528q
2015

Melo, Dener Jesus Freitas De, 1990-

Quando as regras e normas não estão no papel: uma contribuição da antropologia dos sistemas informais para a elucidação do trabalho dos moto-taxistas em Uberlândia – MG / Dener Jesus Freitas De Melo. - 2015.

235 f. : il.

Orientadora: Marili Peres Junqueira.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.
Inclui bibliografia.

1. Sociologia - Teses. 2. Antropologia urbana - Teses. 3. Moto-Taxi - Teses. I. Junqueira, Marili Peres. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

CDU: 316

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS - PPGCS

DENER JESUS FREITAS DE MELO

**QUANDO AS REGRAS E NORMAS NÃO ESTÃO NO PAPEL: UMA
CONTRIBUIÇÃO DA ANTROPOLOGIA DOS SISTEMAS INFORMAIS PARA A
ELUCIDAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTO-TAXISTAS EM UBERLÂNDIA – MG**

Prof^a. Dr^a. Marili Peres Junqueira (Orientadora)
PPGCS/INCIS/UFU

Prof^a. Dr^a. Alessandra Siqueira Barreto
PPGA/ICHF/UFF

Prof^a. Dr^a. Mônica Chaves Abdala
PPGCS/INCIS/UFU

Prof. Dr. Márcio Ferreira de Souza (Suplente)
PPGCS/INCIS/UFU

A minha família.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus. Aos meus pais, Levi e Mara, e ao meu irmão Gustavo, por tudo que fizeram por mim durante toda a vida. A todos os meus familiares, pelo apoio incondicional. A minha namorada Lorrane, pela compreensão infinita. Aos meus amigos de toda a vida. Aos colegas de turma no curso de mestrado. Ao professor e co-orientador João Marcos, que mesmo após a sua aposentadoria continuou, gentilmente, contribuindo de maneira decisiva para a conclusão deste estudo. A professora e orientadora Marili, que amigavelmente assumiu a minha orientação, colaborando de forma contundente para a boa realização deste trabalho. A professora Mônica, por acompanhar e colaborar com esta pesquisa desde o seu início, ainda em 2011. Ao professor Márcio, pelas importantes contribuições apresentadas nas bancas de Monografia e Qualificação. A professora Alessandra, que gentilmente aceitou o pedido para participar da banca examinadora. A todos os professores que tive durante a vida. Enfim, agradeço a todas as pessoas que participaram diretamente ou indiretamente deste processo de crescimento intelectual e humano que simbolicamente se encerra com a defesa desta dissertação.

“Não há livro tão ruim – disse o bacharel – que
não tenha algo de bom.”

Miguel de Cervantes

RESUMO

O moto-taxismo, um serviço público que consiste no transporte de pessoas e pequenas cargas por meio de motocicleta, surgiu no Brasil na grande região Nordeste, em meados da década de 1990, mas logo espalhou-se para todas as regiões do país. No entanto, a sua ampliação e consolidação pelo território nacional aconteceu de maneira desordenada e desacompanhada de regulamentação. Apesar de estar presente no município de Uberlândia – MG há aproximadamente 17 (dezessete) anos, o serviço de moto-táxi ainda não foi regulamentado no município. De acordo com a perspectiva teórica mais usual no Brasil, que considera informal todas as atividades que estão isentas de regulamentação por parte do Poder Público, o moto-táxi é considerado uma atividade informal em Uberlândia. Neste contexto, esta dissertação utiliza outra abordagem acerca da informalidade, baseada na Antropologia, que toma como objeto de análise os significados específicos atribuídos pelos próprios trabalhadores às suas atividades informais, para demonstrar o modo como o moto-taxismo em Uberlândia – MG, ainda que realizado à margem da regulamentação estatal, é capaz de criar uma lógica *sui generis* de funcionamento, desenvolvendo estruturas, regras e normas próprias. Por meio do método de pesquisa etnográfico e de técnicas de pesquisa como a observação e entrevista, foi possível demonstrar que os moto-taxistas überlandenses são sujeitos de muitas e diferentes histórias, a despeito de seu convívio social até certo ponto restrito, de seus laços institucionais frágeis, que configuram informalidade institucional, mas não os exclui de relações formais, socialmente construídas por meio de códigos culturais particulares e próprios. O trabalho também busca demonstrar que do ponto de vista das relações institucionais, por mais que o moto-taxismo seja uma atividade realizada à margem da regulação do poder público, ele cria uma lógica própria de funcionamento, uma espécie de subcultura organizacional, que orienta as ações dos moto-taxista nas atividades e no espaço urbano.

Palavras-chave: Moto-táxi; Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos; Antropologia Urbana.

ABSTRACT

The motorcycle service, a public service consisting in transporting people and small loads by motorcycle, appeared in Brazil in the great Northeast, in the mid-1990s, but soon spread to all regions of the country. No entanto, a sua ampliação e consolidação pelo território nacional aconteceu de maneira desordenada e desacompanhada de regulamentação. Despite being present in Uberlândia - MG approximately 17 (seventeen) years, the motorcycle taxi service has not been regulated in the city yet. According to the most common theoretical perspective in Brazil, which considers all informal activities that are exempt from regulation by the government, the motorcycle taxi is considered an informal activity in Uberlândia. In this context, this research uses another approach on the informality, based on Anthropology, which takes as its object of analysis the specific meanings attributed by the workers themselves to their informal activities, to demonstrate how the motorcycle taxi service in Uberlândia - MG, although it was done on the sidelines of state regulation, it is able to create a generis operating logic, developing structures, own rules and regulations. Through ethnographic research method and research techniques such as observation and interview, it could demonstrate that Uberlandia citizens moto-taxi drivers are subject to many different stories, in spite of its social life to some small area of their institutional fragile ties , that shape institutional informality, but not the rule of formal relations, socially constructed through private and own cultural codes. The work also seeks to demonstrated that the point of view of institutional relations, much as the motorcycle taxi service is an activity held on the margins of government regulation, it creates its own logic of operation, a kind of organizational subculture, which guides the actions of bike -taxis in the activities and around the city.

Keywords: Motorcycle taxi; Anthropology of Informal and Illicit Systems; Urban Anthropology.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01: Inflação acumulada entre 01/01/01 a 01/01/14 de acordo com os índices IGP-10, IGP-DI e IGP-M 146

FIGURA 02 – Dinâmicas hipotéticas acerca do funcionamento do “Sistema de Lista” no estacionamento 179

FIGURA 03 – Dinâmicas hipotéticas acerca do funcionamento do “Sistema de Lista” na folha de papel 180

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – Número de municípios que apresentam serviço de moto-táxi por grandes regiões de acordo com a Munic 25

TABELA 02 – Frota de veículos em Uberlândia – MG 40

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares

ADI - Ação Direta de Inconstitucionalidade

AM - Amazonas

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

ANPOCS - Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Ciências Sociais

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

AP - Amapá

Art. - Artigo

AT - Acidente de Trânsito

BA - Bahia

BH - Belo Horizonte

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CC - Cilindradas

CD-ROM - Compact Disc Read-Only Memory

CE - Ceará

CEP - Controle Estatístico do Processo

CNRS - Centre National de la Recherche Scientifique

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, ligada à Secretaria do Meio Ambiente do governo paulista

CF - Constituição Federal

CFC - Centros de Formação de Condutores

CG - City General

CRLV - Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

CNT - Confederação Nacional do Transporte

CO - Monóxido de carbono

CO2 - Gás carbônico

Conama - Conselho Nacional do Meio Ambiente
Contran - Conselho Nacional de Trânsito
CPF - Cadastro de Pessoa física
CTB - Código de Transito Brasileiro
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DHDU - Declaração Universal dos Direitos Humanos
DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DJ - Disk Jokey
DOU - Diário Oficial da União
DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
Dr. - Doutor
EERP - Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto
EESC - Escola de Engenharia de São Carlos
EMTU – Empresa Municipal de Transportes Urbanos
ENCE - Escola Nacional de Ciências Estatísticas
EPI - Equipamento de proteção individual
Etc. – Et cetera
Ex. - Exemplo
FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FAQ – Perguntas mais freqüentes (*Frequently Asked Questions*)
FCA - Faculdade de Ciências Aplicadas
FEIS - Faculdade de Engenharia de Ilha Solteira
FENAMOTO - Federação Interestadual dos Mototaxistas e Motoboys
FGV - Fundação Getúlio Vargas
FGTS - Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
GO - Goiás
HC - Hidrocarbonetos
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBPEX - Instituto Brasileiro de Pesquisa e Extensão
IEA - International Energy Agency
IGP – Índice Geral de Preços
IGP-10 - Índice Geral de Preços 10

IGP-DI - Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna
IGP-M - Índice Geral de Preços do Mercado
INTA - Instituto Superior de Teologia Aplicada
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social
IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPVA - Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores
ITS - Institute of Transport Studies
Km - Quilômetro
LAU - Laboratório de Antropologia Urbana
LC - Lei Complementar
Lomam - Lei Orgânica do Município de Manaus
LTDA - Sociedade por quotas com responsabilidade limitada
MA - Maranhão
MC – Mestre de cerimônias
MG - Minas Gerais
MP - Material particulado
MPB - Música Popular Brega
Munic - Pesquisa de Informações Básicas Municipais
NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NAU - Núcleo de Antropologia Urbana
NEURB - Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos
NOx - Óxidos de nitrogênio
OIT - Organização Internacional do Trabalho
PA - Pará
PDF - Portable Document Format
PEA - População Economicamente Ativa
PED – Pesquisa de Emprego e Desemprego
PIB – Produto Interno Bruto
PM - Polícia Militar
PME - Pesquisa Mensal de Emprego
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

POF - Pesquisa de Orçamento Familiar

PP - Partido Progressista

PRACS - Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal do Amapá

PR - Paraná

PR - Partido da República

PT - Partido dos Trabalhadores

PUC - Pontifícia Universidade Católica

RG - Registro Geral

RM - Região Metropolitana

RO - Roraima

S. A. - Sociedade anônima

SC - Santa Catarina

Senat - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

Sest - Serviço Social do Transporte

SETTRAN - Secretaria de Trânsito e Transportes

SINDMOTO-CG - Sindicato dos mototaxistas de Campina Grande

Sindimoto-Udi - Sindicato dos Motociclistas Profissionais, Mototaxistas, Motofretistas e Motoboys de Uberlândia

SIT - Sistema Integrado de Transportes

SOx - Óxidos de enxofre

SP - São Paulo

STF - Supremo Tribunal Federal

STTP - Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos

TV - Televisão

UAI - Unidade de Atendimento Integrado

UCSAL - Universidade Católica de Salvador

UEMG - Universidade do Estado de Minas Gerais

UFC - Universidade Federal do Ceará

UFCG - Universidade Federal de Campina Grande

UFG - Universidade Federal de Goiás

UFG/RC - Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais
UFPA - Universidade Federal do Pará
UFPB - Universidade Federal da Paraíba
UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFU - Universidade Federal de Uberlândia
UNAMA - Universidade da Amazônia
UNESP - Universidade Estadual Paulista
UNIFAP - Universidade Federal do Amapá
UniFOA - Centro Universitário de Volta Redonda
UNICAP - Universidade Estadual de Campinas
UNISC - Universidade de Santa Cruz do Sul
UNITRI - Centro Universitário do Triângulo
USYD - University of Sydney
USP - Universidade de São Paulo
UTI - Unidade de Tratamento Intensivo
UTL - Universidade Técnica de Lisboa
UVA - Universidade Estadual Vale do Acaraú

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
2. REFÊNCIAS TEÓRICAS PARA O ESTUDO DO MOTO-TAXISMO	29
2. 1 O surgimento, consolidação e reprodução social de uma nova subcategoria de trabalhadores: Os moto-taxistas	29
2. 2 O moto-taxismo na literatura acadêmico-científica	66
3. REFERÊNCIAS TEÓRICAS, CONJUNTURAIS E METODOLÓGICAS PARA O ESTUDO DE UMA SUBCATEGORIA DE TRABALHADORES INFORMAIS	102
3. 1 A informalidade na literatura acadêmico-científica	102
3. 2 A questão da (des)regulamentação do moto-táxi em Uberlândia – MG	109
3. 3 Uma nova proposta para o estudo da informalidade	121
4. O MOTO-TAXISMO EM UBERLÂNDIA – MG	141
4. 1 Estrutura e organização do moto-táxi em Uberlândia – MG	141
4. 2 Perfil do moto-taxista de Uberlândia – MG	186
CONSIDERAÇÕES FINAIS	222
REFERÊNCIAS	227

INTRODUÇÃO

As transformações ocorridas nas sociedades ao longo das últimas décadas do século XX, em âmbito mundial, ocasionaram repercussões drásticas no mundo do trabalho. A reestruturação produtiva, incluindo o mercado de trabalho, provocou redução das taxas de crescimento econômico, elevação das taxas de desemprego, declínio do assalariamento e flexibilização da legislação de trabalho, fatores que subtraíram partes dos direitos trabalhistas e de proteção salarial, conquistados em lutas históricas (CACCIAMALI, 1983). Tais mudanças, porém, não afetaram de maneira semelhante todos os segmentos de trabalhadores e grupos sociais. Grupos desfavorecidos nos direitos sociais sofreram mais com as transformações econômicas impostas pela globalização e pelas oscilações do crescimento econômico. Grande contingente de trabalhadores se viu obrigado a buscar novas opções de trabalho, a fim de garantir sua sobrevivência e de sua família.

Em consequência dessas transformações, houve retração do emprego formal, enquanto o processo de informalização do trabalho cresceu consideravelmente (CACCIAMALI, 1983). No Brasil esses impactos também foram muito sentidos e visíveis ainda que, em sua conjuntura, na primeira década do século XXI, o crescimento econômico tenha se mantido razoável e a informalização do trabalho tenha diminuído, conforme estudos publicados pelo IPEA (2010, 2013)¹.

Esta conjuntura tem despertado cada vez mais o interesse da comunidade científica e da sociedade civil para o tema da informalidade (CACCIAMALI, 1983, 2000). Desde a década de 1970 o assunto tem estado presente na mídia, com alguma frequência. Além disso, estudiosos de diferentes áreas do conhecimento têm se debruçado sobre esta temática. Se, na mídia, a questão é abordada de maneira simplista, no meio acadêmico ela vem sendo trabalhada de maneira mais detalhada e abrangente.

Para Hirata e Machado (2007) há duas correntes teóricas que analisaram as mudanças estruturais ocorridas na sociedade brasileira, tomando como objeto de análise o setor informal. A primeira prevê que os aumentos dos custos de produção no período de implementação da indústria brasileira, principalmente devido ao aumento das garantias

¹ De acordo com a publicação do IPEA de 07 de Outubro de 2013, “após um longo período de expansão durante a década de 1990, a informalidade caiu continuamente durante os anos 2000, atingindo em 2012 seu menor nível dos últimos 20 anos.” (IPEA, 2013, p. 09)

trabalhistas, leve as empresas a optarem pela mão de obra informal. A segunda considera que o trabalho informal cresceu na segunda metade do século XX, para que as empresas pudessem baixar seus custos de produção, tornando-se mais competitivas na concorrência diante do mercado externo. Nos anos seguintes o que se verificou na bibliografia especializada foi “um esforço para desvincular a informalidade da pobreza, dado o entendimento de que a primeira não necessariamente implica a segunda” (HIRATA; MACHADO, 2007, p. 23). Mais tarde surgiram os estudos baseados na abordagem da subordinação, conforme Cacciamali (1983, 2000). De acordo com esta última autora, para entender o fenômeno da informalidade a esfera produtiva deve ser analisada em sua totalidade, pois, conforme também destacam Hirata e Machado (2007, p. 24), “a atividade capitalista não preenche todo o espaço econômico existente, deixando portas abertas para a inserção intersticial do setor informal de forma subordinada”.

Mas de acordo com Hirata e Machado (2007, p. 23) “o debate em torno da definição e compreensão do setor informal no Brasil está associado não propriamente à sua origem, mas à sua expansão”. Com a difusão das atividades informais, iniciada na década de 1970, houve também uma multiplicidade de propostas para definição e conceituação dos setores formal e informal. De acordo com Corseuil e Reis (2011, p. 29) “o debate conceitual sobre a definição de uma ocupação informal, que remonta à década de 1970, permanece inconclusivo”. Para os autores, há um critério objetivo fundamental para distinguir trabalhadores formais e informais: a posse da carteira de trabalho. Contudo, diante do debate sobre a situação dos trabalhadores autônomos e dos empregadores perante esta regra de classificação, os estudos empíricos baseados em pesquisas domiciliares começaram a aplicar “critérios com níveis bem distintos de arbitrariedade para classificar um trabalhador como informal, dependendo da sua posição na ocupação” (CORSEUIL; REIS, 2011, p. 29). Nos critérios arbitrários para a caracterização dos trabalhadores estão a existência ou não de contribuição previdenciária, inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), dentre outros.

Estes argumentos corroboram o estudo de Noronha (2003). Para o autor, apesar do conceito de informalidade ser bastante trabalhado pelas ciências sociais e econômicas, ele se refere a diversos fenômenos que não podem ser agregados a um único conceito. O significado de informalidade depende do significado de formalidade, que varia de país para país e de acordo com o período histórico. “Assim, a compreensão da ‘informalidade’ ou dos contratos

atípicos² depende antes de tudo da compreensão do contrato formal predominante em cada país, região, setor ou categoria profissional” (NORONHA, 2003, p. 112).

Exposto isto, Noronha (2003) apresenta o argumento de que há três grandes matrizes de abordagem do tema. São eles: 1) a Economia, por meio da oposição formal/informal; 2) o Direito, por meio da oposição legal/ilegal; 3) o Senso Comum, por meio do binário oposto justo/injusto. “Eficiência, legalidade e legitimidade são três dimensões subjacentes a esses princípios constitutivos do contrato” (NORONHA, 2003, p. 112). No Brasil, o entendimento popular de “trabalho formal” ou “trabalho informal” deriva da ordem jurídica, isto é, são formais os empregados que possuem carteira de trabalho assinada, enquanto são informais os que exercem atividades à margem da legislação trabalhista.

Hirata e Machado têm chamado atenção para os caminhos tomados pelos estudos recentes sobre a informalidade. As autoras destacam que a preocupação atual dos pesquisadores e pesquisadoras “parece estar mais associada a questões de ordem tributária e equilíbrio fiscal do que, propriamente, com a economia informal *per se* e com os trabalhadores nela inseridos” (HIRATA; MACHADO, 2007, p. 23, grifos das autoras).

Esta dissertação investiga e analisa, por meio de um referencial metodológico ainda pouco explorado e um olhar alternativo sobre o objeto de pesquisa, que serão mais bem debatidos no decorrer do trabalho³, uma categoria de trabalhadores inserida em atividade considerada informal pelo Estado e pela maior parte da sociedade, por não apresentar regulamentação específica, os moto-taxistas. São tomados como objeto das análises os significados específicos atribuídos pelos próprios trabalhadores às suas atividades. Acredita-se que levar em consideração o ponto de vista desses sujeitos específicos é um procedimento relativamente inovador, com a possibilidade de contribuir para os estudos sobre a informalidade de um ângulo pouco explorado na literatura sobre o tema. Procura-se, então, utilizando a perspectiva metodológica antropológica, baseada na etnografia, elucidar as regras e normas tácitas que, diante da ausência de regulamentação legal específica, regem as atividades profissionais de um grupo de trabalhadores informais.

A atividade em questão se estrutura a partir de uma modalidade simples de veículo: a motocicleta. Coelho (1997) apresenta uma interessante definição deste meio de transporte.

² Noronha (2003, p. 111) demonstra a sua preferência pelo conceito de “contratos atípicos” em detrimento ao termo “informalidade”.

³ Capítulos 3 e 4.

Este “animal mecânico”, pertence a família dos *biciclos*, configura-se como um veículo que se move sobre rodas pneumáticas e é tão antigo quanto o automóvel. E os dicionaristas franceses o definem de maneira muito adequada e precisa: *un véhicule à la fois sportif et utilitaire*.

No Brasil, este veículo já se chamou *motor* e *motocicleta* e agora é simplesmente *moto*, na linguagem popular ou comercial. Sua força automotora varia conforme a marca e o modelo entre 50 e 1600 cilindradas. Seu comando dá-se a partir de uma tríplice combinação que reúne força tracional motora, aceleração mecânica e equilíbrio de um operador que a monta, portanto, é um meio de transporte de estrutura leve e cuja segurança é, comparativamente, menor que a do transporte a cavalo. (COELHO, 1997, p. 63)

Além disso, a atividade abordada nesta dissertação configura-se como uma subcategoria de um grupo mais amplo de trabalhadores: os motociclistas profissionais. Conforme citado acima, a própria definição dos dicionaristas franceses evidencia as múltiplas potencialidades das motocicletas: um veículo ao mesmo tempo desportivo e utilitário. Assim, a motocicleta é um meio de transporte com várias funcionalidades e finalidades, conforme aponta Coelho (1997, p. 18): “A motocicleta não é só instrumento de lazer, mas também instrumento de trabalho, serve ao transporte de pessoas e mercadorias. Ultimamente transformou-se em transporte coletivo [...]. A despeito de não haver nenhuma sugestão de classificação na bibliografia especializada, dependendo do uso atribuído, os seus usuários podem ser classificados de diferentes formas. Os mais numerosos são os *motociclistas amadores*, que a utilizam apenas como meio de locomoção, seja para ir e voltar do trabalho, como forma de lazer, dentre outros. Os *motociclistas profissionais*, por sua vez, utilizam-na como meio de obtenção de renda. Embora eles também possam utilizar o veículo como meio de transporte e lazer, o seu uso principal é como ferramenta de trabalho. São exemplos de motociclistas profissionais, além dos moto-taxistas, os moto-fretistas e moto-vigias. Há também o grupo dos *motociclistas profissionais esporádicos*. Trata-se de profissionais que, devido às características do veículo (dimensões reduzidas, deslocamento rápido no trânsito, dentre outros) utilizam eventualmente a motocicleta em suas atividades profissionais, mas ela não constitui a principal ferramenta de trabalho. Os policiais militares, bombeiros e repórteres de meios de comunicação são exemplos de motociclistas profissionais esporádicos. Por fim há o grupo menos numeroso, os *motociclistas esportistas*, usando-a para a prática de esporte, seja ele profissional ou amador.

A despeito de concentrar menor número de pessoas, o *motociclismo esportivo* assume importante papel na economia e popularização da motocicleta.

O motociclismo esportivo e de competição cresce a cada dia. Este esporte que, através de intensas competições nacionais, regionais e mundiais, preenche calendários turísticos e de eventos nas mais diferentes paragens do mundo, transformou-se em setor econômico dinâmico, a exemplo do automobilismo, do *kart* ou do próprio ciclismo. A mídia internacional dá vasta cobertura a todos estes esportes, consolidando o turismo esportivo e a disputa comercial entre as marcas. Em torno dos esportes baseados em *motocicletas* e *bikes* floresce uma economia diversificada e ativa. Inúmeros itens impulsionam uma indústria típica do setor, aí compreendidos desde a produção de peças e acessórios, equipamentos de proteção e segurança, vestuário, *souvenirs*, miniatura e materiais diversos, a até de produtos alimentares.

Isto não só colabora para a difusão da motocicleta, de uma maneira geral, como gera maior confiabilidade no veículo, incentiva e até induz o seu uso também como meio de transporte coletivo e individual. (COELHO, 1997, p. 135, grifos do autor)

Essa diferenciação entre os grupos de usuários do meio de transporte é algo que se mostra de suma importância para os motociclistas profissionais e amadores⁴. De um lado, os motociclistas profissionais procuram se diferenciar dos motociclistas amadores por se considerarem melhores condutores, pois precisam ter maior destreza em meio ao trânsito, para vencer maiores distâncias em menor tempo.

De acordo com o estudo de Stiel Neto, Mufat e Avlasevicius (2006), ao se caracterizarem como motociclistas profissionais, os *motoboys* buscam diferenciar-se daqueles que tão somente usam a moto para transitar pela cidade sem objetivos profissionais. Para os *motoboys*, o motoqueiro “é o cara que pega a moto sem baú, sem nada, e vai passear. Quem está com baú na moto é porque precisa” (*motoboy B*). (GRISCI; SCALCO; JANOVIK, 2007, p. 455, grifos das autoras)

Por outro lado, os motociclistas amadores buscam a distinção em relação aos motociclistas profissionais, por estes últimos serem considerados motociclistas inconsequentes e infratores das regras de trânsito e circulação.

É importante ressaltar desde já as diferenças entre as duas principais subcategorias de motociclistas profissionais: moto-taxistas e moto-fretistas. Lorenzetti (2003) diferencia as atividades em relação ao seu caráter público ou privado. Para a autora as duas subcategorias de motociclistas profissionais enquadram-se no chamado setor terciário da economia, mas o “serviço de ‘moto-entrega’ ou de ‘moto-boy’, configura uma atividade econômica comum,

⁴ Principalmente para os motociclistas amadores que utilizam a motocicleta como principal meio de transporte. A necessidade de diferenciação não se faz tão presente para aqueles motociclistas que utilizam a motocicleta como meio de lazer devido ao fato destes motociclistas utilizarem pouco o meio de transporte (apenas nos momentos de lazer).

enquanto [...] o mototáxi é classificado como serviço público” (LORENZETTI, 2003, p. 2). De maneira geral, o moto-fretista é um trabalhador contratado por algum estabelecimento comercial para entregar pequenas mercadorias. Configura-se como um contratado semelhante a qualquer outro. Por exemplo, farmácias contratam motociclistas para realizar entregas de medicamentos em domicílio; estabelecimentos especializados em venda de gás de cozinha e água mineral contratam motociclistas para entregar os produtos vendidos. De acordo com a autora, o moto-taxismo, por seu lado, é caracterizado pelo oferecimento de um serviço comercial de transporte à população em geral. Independente das relações hierárquicas ou simétricas nos pontos ou centrais, a questão fundamental do moto-táxi é o oferecimento do serviço ao público. Quando Lorenzetti (2003) caracteriza o moto-taxismo como serviço público, ela não defende a ideia que a atividade é estabelecida, sustentada e executada pelo Estado visando satisfazer interesses e necessidades coletivas. Mas quer dizer que se trata de um serviço voltado ao público, ainda que seja uma atividade de caráter privado.

Entretanto, analisando a conjuntura atual observa-se que a diferenciação proposta por Lorenzetti (2003) não dá conta de todas as particularidades de cada uma das subcategorias de motociclistas profissionais citadas acima: moto-taxistas e moto-fretistas. Uma análise mais atenta demonstra fragilidades e insuficiências nesta distinção, principalmente em relação à característica atribuída aos moto-fretistas. Nos últimos anos, principalmente nos grandes centros urbanos, têm surgido empresas especializadas na realização de entregas de pequenos carregamentos. A grande questão é que estas empresas apresentam níveis de organização e estruturas diversificadas. Há casos em que elas terceirizam o serviço de entrega para estabelecimentos comerciais, configurando uma atividade econômica comum, conforme aponta Maria Silva Barros Lorenzetti. Mas há também empresas que oferecem o serviço de entrega de pequenas cargas para a população em geral, principalmente por meio de contato telefônico ou virtual, configurando um serviço público. Neste sentido, a definição de Lorenzetti (2003) mostra-se insuficiente para dar conta de toda a dinâmica da atividade e frágil para diferenciá-la do moto-taxismo.

Já em relação ao moto-taxismo, objeto de estudo desta dissertação, apesar da atividade também apresentar uma grande variedade de estruturas e formas de organização, em todos os casos o caráter público do serviço é apresentado, em maior ou menor grau. Por exemplo: os moto-taxistas associados a centrais particulares e moto-taxistas quotistas de sociedades por quotas, de maneira geral, possuem menos clientes fixos, buscando a sua clientela na

população em geral. Os moto-taxistas individuais, por sua vez, embora apresentem muitos clientes fixos, também oferecem o serviço de transporte para a população em geral. Vale destacar que a formação de uma clientela fixa não pode ser considerada uma prática econômica comum, pois o prolongamento da prestação do serviço não torna os moto-taxistas “motoristas particulares” de seus clientes fixos, exatamente porque o serviço não é prestado de maneira particular. Portanto, Lorenzetti (2003) acertou ao considerar o moto-taxismo um serviço público.

Silva (2007), por sua vez, diferencia as atividades em relação aos tipos de cargas transportadas. Para a pesquisadora:

O mototaxista é o trabalhador que essencialmente transporta passageiros, porém os serviços de entrega também são feitos por estes trabalhadores, mas com menor intensidade. Já o motoboy faz entrega (*delivery*) de documentos, encomendas, jornais, revistas, pizzas, etc. (SILVA, 2007, p. 106, grifos da autora).

Enquanto os moto-fretistas se especializaram no transporte de cargas pequenas, condizentes com o veículo em que prestam o serviço (motocicleta), os moto-taxistas dedicam-se ao transporte de pessoas, embora, eventualmente, também transportem cargas.

Ao enfatizar o tipo de carga transportada por cada uma das subcategorias de motociclistas profissionais em questão, nota-se que uma das principais diferenças entre moto-taxistas e moto-fretistas são as características das motocicletas. De maneira geral, os veículos dos moto-fretistas são adaptados de forma a melhor atender as necessidades de sua profissão. Não raro eles instalam estruturas nas garupas, para facilitar o transporte de cargas, tornando-o também mais seguro e eficaz. Por exemplo: nos estabelecimentos que entregam comida (*fast-food*, sanduíches, *pizzas*, sorvetes, dentre outros) as motocicletas devem conter baús que mantenham as características principais dos alimentos, tais como forma e temperatura⁵. Nas empresas fornecedoras de água mineral e gás de cozinha necessita-se de uma estrutura que facilite o encaixe dos botijões de água e gás; nem sempre elas são de propriedade dos entregadores, mas pertencem aos estabelecimentos comerciais, atendendo apenas aos interesses das empresas. Em alguns dos casos, quando as motocicletas de transportes de cargas são particulares, as estruturas colocadas nas garupas são fixas ou de difícil remoção, inviabilizando o transporte de pessoas.

⁵ O baú da motocicleta deve impedir que os movimentos infligidos pelo motociclista durante a viagem afetem a forma do produto transportado. Deve também ser capaz de manter a temperatura do mesmo durante todo trajeto até ser entregue ao cliente. Por exemplo: a *pizza* deve chegar “inteira” e quente ao cliente.

Há casos, no entanto, em que os motociclistas desempenham ambos os tipos de transporte: são moto-taxistas durante o dia e moto-fretistas à noite, por exemplo⁶. Os moto-taxistas não precisam ter tais estruturas em seu veículo para desempenhar a atividade de transporte de passageiros⁷. Mas alguns moto-taxistas realizam viagens conduzindo cargas pequenas no mesmo turno em que se dedicam ao transporte de passageiros. Isto é possível porque algumas mercadorias não demandam estruturas próprias nas motocicletas, como é o caso de roupas, malas, livros etc⁸.

A palavra moto-táxi é um neologismo criado no Brasil pela justaposição do prefixo “moto” (redução da palavra “motocicleta”) e da palavra “táxi” (forma abreviada de taxímetro). Segundo Brasileiro (2005), o moto-taxismo começou a ser praticado na Nigéria, ainda na década de 1970, após uma grave crise econômica que obrigou os cidadãos a substituir o transporte em automóveis pelo transporte em motocicletas. No território brasileiro, o moto-táxi apareceu em meados da década de 1990, na região Nordeste (COELHO, 1997). O novo tipo de transporte de passageiros, utilizando motocicletas, espalhou-se com rapidez para outras regiões do Brasil. Em meados da década de 1990, ao afirmar que “o sistema de transporte moto-táxi que nasceu cearense, já é nordestino e caminha apressadamente na direção de ser brasileiro, tal é a força da sua propagação”, Coelho (1997, p. 25) previa a proliferação do moto-táxi por todo o território nacional.

É o que tem acontecido, desde então. Mas, como o serviço de moto-táxi surgiu de maneira clandestina, sem regulamentações específicas, até o ano de 2005 as informações sobre a sua existência e características só eram acessíveis por meio da mídia ou por trabalhos acadêmicos pioneiros, embora estes últimos sejam muito escassos. A partir do ano de 1999, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) começou a realizar a Pesquisa de

⁶ No trabalho de campo esta foi uma das situações mais recorrentes: motociclistas que transportam pessoas durante o dia e entregam mercadorias à noite, sobretudo para estabelecimentos comerciais alimentícios, tais como pizzarias e lanchonetes. A recorrência desta situação justifica-se pelo fato de que durante o dia muitas pessoas precisam se deslocar pela cidade, com as mais variadas finalidades. Já durante a noite aumentam consideravelmente o número de pedidos para entrega à domicílio de produtos alimentícios.

⁷ Em alguns casos, sobretudo onde a atividade é regulamentada, os moto-taxistas precisam cumprir alguns requisitos de segurança, que serão expostos no decorrer do trabalho. Mas estes requisitos não alteram as características do veículo.

⁸ Geralmente nestas situações os carregamentos são afixados na garupa da motocicleta com encordoamentos de elástico ou utilizando a rede que prende o capacete do passageiro nesta parte da motocicleta. neste caso o capacete do passageiro é levado pelo próprio motociclista, preso em seu braço.

Informações Básicas Municipais (Munic)⁹ em todos os municípios do país. Em quatro das dez pesquisas divulgadas (IBGE, 2006, 2008, 2010, 2013), foram apresentadas informações sobre o moto-taxismo nos municípios brasileiros nos anos de 2005, 2008, 2009 e 2012.

TABELA 01 – Número de municípios que apresentam serviço de moto-táxi por grandes regiões de acordo com a Munic

ANO/ REGIÃO	Norte (449)	Nordeste (1.793)	Sudeste (1.668)	Sul (1.188)	Centro-Oeste (466)	TOTAL (5.564)
2005	324 (72,1%)	1.414 (78,8%)	386 (23,1%)	169 (14,2%)	329 (70,6%)	2.622 (47,1%)
2008	341(75,9%)	1.581(88,2%)	475 (28,5%)	201 (16,9%)	337 (72,3%)	2.935 (52,7%)
2009	361 (80,4%)	1.572 (87,6%)	523 (31,4%)	211 (17,8%)	333 (71,5%)	3.000 (53,9%)
2012 ¹⁰	376 (83,7%)	1.573 (87,6%)	546 (32,7%)	237 (19,9%)	347 (74,4%)	3.079 (55,3%)
TAXA DE CRESCIMENTO	0,16%	0,11%	0,41%	0,40%	0,05%	0,17%

Fonte: IBGE (2008, 2010); (Org.) Dener Jesus Freitas de Melo

É possível perceber, ao analisar os dados contidos na tabela, que o número de municípios que possuem o serviço de transporte de pessoas e pequenas cargas (moto-táxi) vem crescendo ano após ano. Algumas exceções podem ser verificadas, como na grande região Nordeste entre os anos de 2008 e 2009 (teve uma pequena queda de 0,6%, caindo de 88,2% para 87,6%). Mas a porcentagem na região manteve-se a mesma em 2012, embora o serviço tenha sido implementado em mais um município durante este período. O percentual também apresentou decréscimo na grande região Centro-Oeste entre os anos de 2008 e 2009 (caiu 0,8%, de 72,3% para 71,5%). No entanto, em 2012 foi verificado um crescimento de 2,9% no número de municípios da grande região que apresentam o serviço, subindo de 71,5% (2009) para 74,4% (2012).

⁹ A Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) efetua, periodicamente, um levantamento pormenorizado de informações sobre a estrutura, a dinâmica e o funcionamento das instituições públicas municipais, em especial a prefeitura, compreendendo, também, diferentes políticas e setores que envolvem o governo municipal e a municipalidade. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA; Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>; Último acesso em: 16 de setembro, 2014.)

¹⁰ Com o acréscimo de um município na grande região Nordeste, as porcentagens do ano de 2012 levaram em consideração as seguintes quantidades de município por região: Norte (449); Nordeste (1.794); Sudeste (1.668); Sul (1.188); Centro-Oeste (466). Totalizando 5.565 municípios.

De início, a taxa de crescimento do moto-taxismo nos municípios brasileiros (0,17%) parece baixa. Mas ao ponderar que estes dados consideram apenas o período de tempo correspondente entre os anos de 2005 e 2012, e que a grande difusão da atividade aconteceu na segunda metade da década de 1990, é de se surpreender que o moto-táxi, quase vinte anos após o auge da sua grande propagação, ainda esteja sendo adotado como meio de transporte e obtenção de renda em vários municípios brasileiros.

Quando se considera as taxas de crescimento nas grandes regiões, aquelas que expressam menores índices de desenvolvimento (Centro-Oeste 0,05%; Nordeste 0,11%; Norte 0,16%) são as que apresentam maiores percentuais de recorrência da atividade (Nordeste 87,6%; Norte 83,7%; Centro-Oeste 74,4%). As regiões em que os percentuais de recorrência do moto-táxi apresentam-se mais baixos (Sudeste e Sul) são as que apresentam maior taxa de crescimento da atividade (0,41% e 0,40%, respectivamente). Com base nesses dados pode-se inferir que o motivo pelo qual as taxas de crescimento encontram-se baixas é exatamente porque nestas regiões a atividade já se encontra disseminada e consolidada. Por seu lado, a explicação para as elevadas taxas de crescimento em algumas localidades consiste na recente divulgação e implementação da atividade nestes lugares.

Outro dado importante a ser considerado: tanto em 2009 como em 2012 era possível identificar a maior presença de moto-táxis nas cidades com população entre 20 mil e 100 mil habitantes. “Percebe-se uma maior presença deste serviço nos municípios com população nas classes com mais de 20 000 a 100 000 habitantes” (IBGE, 2010, p. 85). “Neste ano [2012], percebia-se uma maior presença deste serviço nos municípios com mais de 20 000 a 100 000 habitantes, superior a 74,0%” (IBGE, 2013, p. 69).

Diante dessas constatações, não é difícil reconhecer a relevância de estudos que busquem desvelar as condições de trabalho e as experiências dessa relativamente nova categoria de trabalhador no mercado dos serviços de transporte. Trata-se de uma categoria cuja existência social não deverá ser suprimida, ao menos enquanto prevalecer a precariedade dos serviços públicos de transportes massivos no Brasil. Além disso, estudos sobre profissionais do serviço de moto-táxi podem agregar novos ângulos de observação e compreensão sobre as condições de existência social dos chamados trabalhadores “informais”, “autônomos”, “por conta própria”, “clandestinos”, “itinerantes”, não apenas no que se refere aos problemas do trabalho materialmente precário. Quando se considera que os moto-taxistas são profissionais emergentes no mercado de trabalho, suas condições sociais de existência

podem suscitar a descoberta de novos aspectos políticos sobre o mundo do trabalho na sociedade brasileira contemporânea. Por fim, a relevância de seu estudo também se localiza em outros aspectos, incluindo conhecer como se estrutura a rede de interação social e simbólica produzida pelas relações sociais dos moto-taxistas, seja na interação interna dos profissionais, entre profissionais e clientes dos serviços, ou mesmo com a sociedade em geral (atores sociais, órgãos e instituições públicas, dentre outros). Com certeza, a formação dessa rede é uma experiência social e cultural recente e original, cujos sentidos e códigos significativos ainda estão em construção, pois tanto os moto-taxistas como os usuários do serviço são sujeitos sociais relativamente novos. Por isso, a observação dos sujeitos dessa rede, bem como dos seus princípios e relações sociais, pode oferecer muito para a compreensão da sociedade e da cultura nas cidades e na sociedade brasileira contemporânea.

Esta dissertação tem por objetivo geral aprofundar as análises de dados coletados anteriormente, para um estudo monográfico¹¹, assim como analisar novos dados, no sentido de desvelar os códigos culturais e as formas de interação social possíveis entre trabalhadores situados na chamada informalidade do mercado de trabalho. Pretende-se analisar e compreender como se estrutura a rede de interação social e simbólica produzida pelas relações sociais dos moto-taxistas. Nesse aspecto, procura-se avaliar em que medida os moto-taxistas podem constituir sujeitos políticos, que agem e transformam suas condições sociais de existência. Trata-se de um trabalho que transita entre os campos da Sociologia e Antropologia, recorrendo às discussões teórico-metodológicas destas áreas do conhecimento com o objetivo de entender a maneira como se dão as relações dos moto-taxistas de Uberlândia–MG. Porém, apesar desse recorte empírico limitado, pretende-se, também, contribuir em termos conceituais e teóricos para os estudos da informalidade, colaborando para a abertura de novas perspectivas de análise e novos horizontes e possibilidades de investigação para a melhor compreensão deste fenômeno.

Para tanto, a dissertação se estrutura da seguinte maneira: Introdução, três capítulos, Considerações Finais e Referências. O Capítulo 2 apresenta as referências teóricas que fundamentam as análises do objeto e dos sujeitos desta dissertação: os moto-taxistas. Divide-

¹¹ Trabalho apresentado à Professora Drª. Mônica Chaves Abdala para avaliação na disciplina optativa Sociologia das Relações Cotidianas, oferecida no Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia, no segundo semestre de 2011, expandido depois para Monografia de conclusão de curso de Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Uberlândia, orientada pelo Prof. Dr. João Marcos Alem, defendida e aprovada em 27 de junho de 2012.

se em dois itens. O primeiro faz uma discussão acerca do surgimento, consolidação e reprodução do moto-taxismo no Brasil e, especificamente, em Uberlândia – MG. Trata-se de problematizar uma abordagem recorrente em grande parte da bibliografia especializada, o surgimento da atividade do motociclismo profissional apenas como reflexo das condições objetivas de reprodução do trabalho informal, geralmente relacionadas ao desemprego e à crise do transporte público. Tomando como referência textos clássicos da Antropologia demonstra-se como, ao lado de fatores relacionados à materialidade da existência humana, os sistemas de representações simbólicas também tiveram importância fundamental para o advento da atividade. O segundo item consiste em revisão da bibliografia especializada no estudo do moto-taxismo. Trata-se de uma tarefa que ainda não foi realizada de maneira aprofundada em nenhum dos trabalhos que tratam especificamente deste objeto de estudo. Para além do ineditismo, verificará a maneira como a academia tem pesquisado a atividade; é a condução fundamental para os desdobramentos do trabalho.

O Capítulo 3 está dividido em três itens. O primeiro tem por objetivo debater e problematizar o conceito de informalidade mais utilizado no meio acadêmico, pautado em critérios mais ou menos objetivos, tais como posse de carteira de trabalho, contribuição para a Previdência e posse de CNPJ. O segundo item busca demonstrar as condições que definiram os sujeitos abordados como trabalhadores informais em Uberlândia – MG. No terceiro item, será exposta uma nova perspectiva de análise da informalidade, que coloca em questão as experiências e significados atribuídos pelos próprios trabalhadores aos seus ofícios. Por fim, neste mesmo item, se apresenta uma discussão, com base em revisão bibliográfica, acerca do método e das técnicas de pesquisa mais indicados para abordar trabalhadores informais, nos termos próprios deste trabalho.

O Capítulo 4 aborda os resultados obtidos na pesquisa de campo e se divide em dois itens. O primeiro analisa as principais estruturas de moto-táxi na cidade de Uberlândia – MG (centrais particulares, sociedades por quotas e moto-taxistas individuais), assim como as regras e normas tácitas fundamentais para a organização da atividade no município (“reciprocidade”, “monopólio do ponto”, “sistema de listas” e “gancho”). O segundo item trata do perfil socioeconômico dos trabalhadores moto-taxistas e das análises sobre as características mais relevantes destes trabalhadores.

Por meio das análises e discussões realizadas em cada um desses capítulos procura-se demonstrar como os trabalhadores de uma atividade considerada informal, por não apresentar

um estatuto legal específico, desenvolvem estruturas práticas e simbólicas organizadas por regras próprias e peculiares que cumprem funções reguladoras tão ou mais eficazes quanto as que são impostas pelo poder público no âmbito do trabalho. Enfim, trata-se de demonstrar que, a despeito da ausência de regulamentação estatal, as pessoas que sobrevivem da profissão de moto-taxista em Uberlândia constituem categoria com características sociais, culturais e econômicas próprias, cuja aceitação por parte da população uberländense possibilitou que se tornassem parte da cultura, da economia e da paisagem social da cidade.

2. REFÊNCIAS TEÓRICAS PARA O ESTUDO DO MOTO-TAXISMO

Este capítulo terá como escopo principal a apresentação das referências teóricas fundamentais para as análises subsequentes acerca do objeto de pesquisa deste estudo: o moto-taxismo. Para cumprir tal objetivo, o capítulo está dividido em duas partes. A primeira trata o surgimento, consolidação e reprodução do moto-taxismo em Uberlândia – MG. A segunda consiste em revisão teórica da bibliografia especializada no estudo do moto-taxismo.

2. 1 Surgimento, consolidação e reprodução social de uma nova categoria de trabalhadores: Os moto-taxistas.

Explicar o “outro” e elucidar a alteridade na dimensão ampla da diversidade social e cultural são inquietações humanas que remontam a um tempo bastante anterior ao surgimento da Antropologia, embora os estudos mais rigorosos e sistemáticos sobre a alteridade tenham se iniciado apenas com o surgimento e consolidação desta ciência. Houve um longo caminho a percorrer para que a Antropologia pudesse se constituir como uma área de conhecimento autônoma. O objeto desta ciência foi colocado no século XIX, quando a heterogeneidade das coletividades e a diversidade das culturas tornaram-se problemas relevantes para as sociedades europeias ocidentais, ao longo do processo de dominação colonial das sociedades descobertas após o século XVI. As grandes navegações desvencilharam um mundo até então desconhecido pelos europeus, demonstrando a alteridade como nunca antes acontecera. Até então, a Filosofia concentrava todas as áreas de estudos científicos e era necessário que cada nova disciplina do conhecimento dela se emancipasse para se constituir como ciência autônoma. Tratava-se, enfim, de seguir o roteiro das ciências naturais que, desde o século XVI, com o seu método próprio de experimentação, conseguiram a emancipação, enquanto foi apenas a partir do século XVIII que as ciências humanas começaram a se desvincular da Filosofia¹².

Até o final do século XIX a Antropologia não conseguira se consolidar como disciplina científica autônoma, sobretudo por ainda não apresentar conceitos centrais e método próprio. Depois de avanços significativos começaram a ser forjados, então,

¹² Sobre este assunto ver esta interessante reflexão: HEGENBERG, Leonidas. *Explicações Científicas: Introdução à Filosofia da ciência*. São Paulo: EPU/EDUSP. 1973.

primordialmente, o conceito de cultura e o método específico da observação direta, demorada e profunda dos códigos culturais e condutas sociais das sociedades diferentes das europeias ocidentais. Constituiu-se, assim, seu campo específico de produção do conhecimento. Apesar de *cultura* ser o conceito chave da Antropologia, não se obteve consenso sobre o seu significado nesta área do conhecimento. Reconhecendo que o conceito antropológico de cultura possui uma conotação operativa, isto é, mais do que uma abstração conceitual a cultura justifica e embasa todo o arcabouço teórico-metodológico da Antropologia¹³, a sua multiplicidade de manipulações proporcionou o surgimento de diferentes formas de tratamento para o mesmo.

Sahlins (2003), ao abordar a controvérsia entre o marxismo e estruturalismo, observa que desde os primórdios da disciplina os usos e manipulações do conceito de cultura levaram a duas abordagens distintas: uma que prioriza a razão prática e outra que privilegia a razão simbólica. De acordo com Cavalcanti (2005, p. 318) “‘razão prática’ e ‘cultura’ são noções polares, agregadoras de posições diversas dentro da antropologia e das ciências humanas em geral, num leque temporal que, inaugurado no século XIX, atravessa todo o século XX”. Enquanto a primeira abordagem coloca a formação da cultura em função de razões práticas relacionadas a aspectos materiais da existência humana, a segunda pensa a cultura como um sistema de representações simbólicas.

Nessas considerações iniciais, o que se pretende é ressaltar como os estudos antropológicos firmaram referências consolidadas e pertinentes para estudos de sujeitos, práticas sociais (razão prática) e códigos culturais diferentes e novos (razão simbólica), como é o caso dos que são objetos deste trabalho. Diferentes de índios, “selvagens”, “primitivos”, entre outras denominações dos primeiros sujeitos estudados pela Antropologia, os mototaxistas têm com eles em comum serem relativamente desconhecidos pela comunidade acadêmica e pela sociedade em geral, quando não são estranhos, por constituírem uma categoria nova no universo do trabalho das sociedades contemporâneas. Suas práticas de trabalho, sobrevivência, reprodução social e sociabilidade guardam peculiaridades relevantes do ponto de vista sociológico e antropológico, por sua presença notável no trânsito cotidiano de muitos outros sujeitos sociais, justificativa plena para abordar seu surgimento e reprodução social e cultural, embasado em um estudo antropológicamente bem recortado, em Uberlândia-

¹³ Dias (2011).

MG; não obstante, pode alcançar dimensão sociológica considerável, tendo em vista sua presença no cotidiano de quase todas as cidades brasileiras.

Neste contexto, ainda que criticado por alguns autores, como Dias (2011)¹⁴ e Goldman (2011)¹⁵, o estudo de Sahlins (2003) apresenta-se como fundamentação teórica geral e inicial importante para orientar as análises e discussões acerca da atividade pesquisada neste estudo. Mas, para tanto, as próprias referências históricas e conjunturais que possibilitaram o surgimento dos moto-taxistas como subcategoria dos motociclistas profissionais, sintetizadas a seguir, também devem ser levadas em consideração.

A intensificação da urbanização desde a segunda metade do século XX transformou de maneira considerável a sociedade brasileira, seja das grandes metrópoles, seja das cidades médias, tal como Uberlândia – MG. Como estas transformações atingiram quase a totalidade das esferas sociais e culturais, torna-se necessário destacar alguns elementos práticos e simbólicos que sofreram diretamente os reflexos do processo de urbanização, para serem melhores discutidos. Para os propósitos desta dissertação, importa debater duas questões práticas que se intensificaram nas cidades brasileiras após o surto de urbanização e os seus desdobramentos simbólicos. Estas questões são: o desemprego e a mobilidade urbana.

De acordo com Santos (2009), as tendências atuais da urbanização brasileira são a desconcentração industrial e a desmetropolização. Os baixos custos de produção e a melhor qualidade de vida levaram os setores produtivos a se transferirem das grandes metrópoles em direção às cidades médias, sobretudo aquelas localizadas fora das regiões metropolitanas (RM), tal como Uberlândia – MG. O crescimento econômico acabou promovendo a diversificação do setor de serviços das cidades intermediárias, que passaram a ter uma área de influência cada vez mais abrangente e a receber em seu território parcelas cada vez maiores de

¹⁴ Dias (2011, p. 26) critica Sahlins por realizar generalizações pouco cuidadosas e comparar situações etnográficas bastante distintas. Mas em resenha da mesma obra, Cavalcanti (2005, p. 318) destaca que os argumentos defendidos pelo autor no decorrer do trabalho possuem “rigor acadêmico e fino senso de humor”. Além disso, conforme será mencionado no decorrer do trabalho, o próprio Dias (2011, p. 26) reconhece a boa condução do texto realizada por Sahlins em “Cultura Razão Prática” e a solidez da bibliografia levantada por ele na obra.

¹⁵ Goldman (2011, p. 197) critica um suposto “estilo épico de Sahlins, que opõe as duas razões quase como o diabo ao bom deus”. Marcio Goldman elabora esta crítica buscando demonstrar a obsolescência sahlinsiana e a atualidade da obra de Wagner para a Antropologia. Por isso, logo em seguida ele destaca que “Wagner sublinha o fato de que as duas variedades de antropologia derivadas dessa oposição [“razão prática” e “razão simbólica”] compartilham um mesmo solo ou, ao menos, uma necessidade comum” (GOLDMAN, 2011, p. 197). Mas, na verdade, Sahlins não opõe de maneira tão radical as duas abordagens sobre a cultura. Prova disso é que em “Cultura e Razão Prática” Sahlins (2003) propõe uma síntese entre estas dimensões, algo impensável se se tratasse de algo tão antagônico, como Goldman insinua.

pessoas. No entanto, o que tem sido observado nas cidades de porte médio é que a sua infraestrutura não acompanhou o crescimento econômico e populacional, bem como o aumento da sua importância para a região. Isso contribuiu para que os processos de desconcentração industrial e desmetropolização não apenas fossem ineficientes em solucionar os problemas constatados nos centros urbanos metropolitanos, mas também possibilitaram o surgimento destes mesmos problemas nas cidades médias (UGEDA JÚNIOR, 2008, p. 14-15). Em uma cidade média que, embora não esteja localizada em região metropolitana, mas apresenta uma posição geográfica privilegiada, bem como uma importante e extensa área de influência, “é de se notar que esse elevado fluxo de pessoas e de bens provoca reflexos imediatos sobre alguns aspectos da vida urbana, tais como: trânsito, transporte, educação, saúde, violência e outros” (MOTA, 2003, p. 6).

O desemprego constitui um dos reflexos mais graves da urbanização brasileira. O modelo de urbanização aplicado nos países em desenvolvimento a partir da segunda metade do século XX, tal como o Brasil, provocou nestes países o surgimento de grandes aglomerações, com uma densa população urbana. Devido à rapidez do processo de urbanização e à sua inadequada falta de planejamento, o mercado de trabalho urbano não foi capaz de absorver toda a mão de obra recém chegada nas cidades. Em outras palavras, na maioria dos países de industrialização tardia, a oferta de empregos urbanos não foi proporcional ao ritmo da chegada de migrantes. As pessoas que não conseguiam empregos se viam privadas do acesso aos bens de consumo básicos, pelos seus baixos (ou inexistentes) rendimentos e pela ineficiência das políticas públicas. O desajuste na economia, traduzido nos altos índices de desemprego, acabou gerando vários outros problemas, já que a partir daí “multiplicam-se pelas grandes cidades desses países as periferias, caracterizadas pela precariedade das formas de moradia, dos meios de transporte e da rede de saneamento básico” (UGEDA JÚNIOR, 2008, p. 4).

Os primeiros anos da década de 1980 foram marcados como o início de uma fase de grande instabilidade na economia brasileira, que impôs sérias restrições ao crescimento econômico, em decorrência da crise da dívida externa e da inflação.

Em meados de 1980, impulsionada pelo Plano Cruzado, houve certa recuperação econômica, mas o final da década foi novamente caracterizado como um período de forte estagnação. “Assim, na década de 80 prevaleceu um movimento de *stop and go* no desempenho da economia brasileira” (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 02).

Este período de fortes incertezas justificou a adoção de estratégias mais flexíveis por parte dos setores produtivos, que passaram a obter estruturas produtivas adaptáveis às oscilações do mercado, sem elevação dos custos de produção. Diante da falta de capital para investir em meios de produção mais desenvolvidos tecnologicamente, o que se observou foi a flexibilização organizacional das empresas, inspiradas no modelo japonês¹⁶, extinguindo e terceirizando postos de trabalho.

A racionalização produtiva começou por meio de um enxugamento na área administrativa, terceirizando as atividades de apoio, como limpeza e segurança. Em seguida, as empresas promoveram uma redução do nível hierárquico. Segundo dados dos Registros Administrativos e Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego, em dezembro de 1990, a indústria empregava 5.918.703 trabalhadores, em decorrência da crise econômica, esse número caiu no mês de dezembro de 1992 para 5.146.368. (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 3)

Com a introdução dessas inovações organizacionais, a atividade econômica demonstrou certa recuperação no início da década de 1990. Entretanto, em meados desta mesma década o país voltou a mergulhar em um período de recessão e as taxas de desemprego subiram de maneira drástica até o final dos anos 90. Assim, “a década de 90, tal como a de 80, é caracterizada por movimentos de ‘stop and go’ da economia repercutindo no volume de empregos gerados” (RIBEIRO, CUNHA, BORGES, 2002, p. 05). Na passagem do século, as taxas de desemprego continuaram apresentando variações.

Em 1999, o Brasil ocupou a terceira posição no ranking mundial do desemprego [...] No ano 2000, a trajetória da taxa de desemprego aberto foi de queda quase contínua explicada pela recuperação da economia [...] Em 2001 [...] a média de pessoas que ficaram [...] fora do mercado de trabalho cresceu significativamente. (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 11)

A partir destas constatações, Ribeiro, Cunha e Borges (2002) fazem um estudo sobre o mercado de trabalho em Uberlândia – MG, comparando dados sobre o ajuste no mercado de trabalho nas cidades de Uberlândia e Belo Horizonte. Diante de divergências metodológicas entre duas importantes instituições de pesquisa, a saber, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), acerca dos dados sobre desemprego¹⁷, os autores definem população ocupada

¹⁶ De acordo com Ribeiro, Cunha e Borges (2002, p. 04), “as ferramentas desse modelo seriam: Just-in-time, Kanban, Controle de Qualidade Total, Controle Estatístico do Processo (CEP).”

¹⁷ De acordo com a Pesquisa Mensal do Emprego (PME), realizada pelo IBGE, são consideradas desocupadas as pessoas que não trabalharam na semana de referência da pesquisa e procuraram trabalho neste mesmo mês de referência. De acordo com a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), aplicada pelo DIEESE, também considera como desocupadas as pessoas que não trabalharam na semana de referência, mas que procuraram

como aquela “formada por todos que trabalham e recebem remuneração monetária, incluindo também pessoas que trabalharam pelo menos 1 hora na semana anterior à pesquisa, mesmo sem receber remuneração monetária” (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 22-23).

Nessa perspectiva, ao realizarem pesquisa de campo na cidade de Uberlândia, constataram que, em 2001, “a População em Idade Ativa corresponde a 348.501 pessoas e a População Economicamente Ativa permanece em 229.668. A População Ocupada compreende 201.139 e a População Desocupada atinge 28.529 pessoas. A População Inativa perfaz 154.833 pessoas” (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 15).

Além disso, a pesquisa de campo demonstrou que “a taxa desemprego aberto na cidade de Uberlândia foi calculada em 12,42%” (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 23). Levando em consideração o sexo, observaram que “para as pessoas do sexo feminino, a taxa de desemprego aberto, calculada em 15,80%, resultou maior que para as pessoas do sexo masculino, 10,06%” (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 23). Relacionando as taxas de desemprego de acordo com a escolaridade, observaram que a maior taxa foi das pessoas com 2º grau incompleto (20,8%) e a menor para as pessoas que apresentam nível superior completo ou incompleto (6,23%). Para os outros níveis de escolaridade as taxas variaram menos: pessoas sem escolaridade (10,27%); pessoas com 1º grau completo (12,93%). De acordo com a idade, as maiores taxas de desemprego são das faixas etárias entre 15 e 24 anos (22,60%) e entre 25 e 29 anos (12,42%). As pessoas entre 30 e 39 anos apresentam taxa de desemprego de 8,56%; já para a faixa etária entre 40 e 49 anos, a taxa atinge 8,32%. As menores taxas de desemprego são das pessoas que apresentam idade entre 50 e 59 (7,72%) e com 60 ou mais anos de idade (3,66%) (RIBEIRO, CUNHA, BORGES, 2002, p. 21-24).

Após tabular os dados sobre mercado de trabalho colhidos em Uberlândia e compará-los com os dados oficiais sobre Belo Horizonte, concluem que a taxa de desemprego é mais elevada em Uberlândia, quando comparada com a taxa de desemprego da capital mineira.

A taxa desemprego aberto na cidade [de Uberlândia] comparada com a taxa da região metropolitana de BH calculada pela PME/IBGE ou PED/DIEESE é mais elevada. O elevado número de pessoas desocupadas na cidade demonstra que a problemática nacional do desemprego se recoloca na realidade local em forte dimensão. (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 25-26)

emprego nesta semana. A grande diferença, é que o DIEESE desconsidera as pessoas que nos últimos sete dias tenham exercido trabalho de forma excepcional. (RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002, p. 22)

As conclusões obtidas por Ribeiro, Cunha e Borges (2002) assemelham-se às de outro estudo publicado em 2008. Neste trabalho, Filho *et al* (2008) observaram que apesar de grande parcela da população überlandense estar em idade ativa, a cidade apresenta alto índice de desemprego.

Uberlândia é uma das cidades que apresentam proporcionalmente a maior população em idade ativa do Brasil. Mais de 70% dos habitantes têm entre 15 anos e 64 anos – faixa considerada apta para o trabalho, segundo conceitos do IBGE.

Em contrapartida, deve-se chamar a atenção para a pressão que o mercado de trabalho sofre, não há emprego para todos. Em 2001, a taxa de desemprego era em torno de 12,5% [...]. (FILHO *et al*, 2008, p. 6)

Na medida em que Uberlândia foi se urbanizando, diversificando a sua economia, ampliando o setor de serviços e alargando a sua área de influência, ela foi também recebendo um contingente cada vez maior de pessoas, muitas das quais não conseguiram uma colocação no mercado de trabalho, aumentando as taxas de desemprego. Uma das soluções encontradas pelas pessoas que se encontravam excluídas do mercado de trabalho formal foi procurar ocupações no setor informal.

De acordo com os trabalhos de Cacciamali (2000) e Sabóia e Sabóia (2004), já nas décadas de 1960 e 1970 a Organização Internacional do Trabalho (OIT) percebeu que o crescimento econômico verificado em grande parte dos países era incapaz de gerar empregos para toda a população economicamente ativa (PEA). O excedente de mão de obra, entretanto, não se manifestava sob a forma de altos índices de desemprego, devido aos mecanismos institucionais (tais como o seguro desemprego), e, sobretudo, devido à realização de trabalhos em pequena escala, ponto de partida para delimitar o setor informal, que apresenta entre suas características a indiferenciação entre as atividades de produção e de gestão.

As transformações ocorridas na economia e na sociedade nas últimas décadas do século XX, em âmbito mundial, ocasionaram repercussões drásticas no mundo do trabalho. A reestruturação da produção e do mercado de trabalho levou à redução das taxas de crescimento econômico, elevação das taxas de desemprego, declínio do assalariamento e flexibilização da legislação de trabalho. Tais fenômenos subtraíram os direitos trabalhistas e a proteção salarial do trabalhador, conquistados em lutas históricas. Todo este cenário levou o emprego formal a se retrair, enquanto o processo de informalização do trabalho cresceu muito (CACCIAMALI, 1983). No Brasil esses impactos também foram muito sentidos e visíveis, ainda que, em sua conjuntura, na primeira década do século XXI, o crescimento econômico

tenha se mantido razoável e a informalização do trabalho tenha diminuído, conforme aponta o trabalho de Ribeiro, Cunha e Borges (2002) e um estudo publicado pelo IPEA (2010, 2013)¹⁸.

Em Uberlândia, de acordo com o estudo de Ribeiro, Cunha e Borges (2002, p. 16), “o mercado formal de trabalho na cidade absorve 52,73% das pessoas ocupadas, já o mercado informal representa 43,9% das pessoas ocupadas”. Mesmo apresentando taxas de desemprego mais elevadas do que as verificadas em Belo Horizonte, é possível verificar que “na cidade de Uberlândia, o grau de formalização do mercado de trabalho é mais elevado do que na região metropolitana de BH” (RIBEIRO, CUNHA, BORGES, 2002, p. 16).

Conforme pôde ser notado, o desemprego é um reflexo estrutural do processo de urbanização que se reflete de maneira bastante perceptível nos hábitos e costumes da população, principalmente quando a parcela de desocupados “cria” meios de se inserir no mercado de trabalho, ainda que seja pela realização de trabalhos de pequena escala. O processo torna-se ainda mais relevante, do ponto de vista sociológico e antropológico, quando se tem acesso a dados que comprovam que as taxas de pessoas ocupadas em profissões informais estão bastante próximas dos índices de pessoas formalmente alocadas no setor de trabalho, conforme verificado em Uberlândia – MG.

Para além da questão do desemprego, o processo acelerado de urbanização da população e o desenvolvimento urbano sem planejamento trouxeram consigo mais um grave problema: o precário funcionamento dos sistemas de transportes. O crescimento desordenado das cidades contribuiu para que o trânsito fosse se configurando de forma cada vez mais desorganizada, gerando reflexos bastante profundos no transporte público, agravados no caso do transporte coletivo. Nas palavras de Lorenzetti (2003, p. 2), “o crescimento desordenado de muitos centros urbanos brasileiros, ocorrido nas últimas décadas, trouxe, entre outras consequências, o caos no trânsito, em geral marcado por enormes congestionamentos”.

Coelho (1997) destaca que a partir da Revolução Industrial a mobilidade urbana tornou-se uma questão fundamental, pois expressivas massas de trabalhadores e grandes quantidades de mercadorias precisavam circular pelas cidades, cada vez maiores e populosas.

¹⁸ Na própria apresentação do estudo os autores destacam que, em 2009: “i) as taxas de desemprego e de informalidade alcançaram no mês de outubro os valores mais baixos dos últimos anos (6,1% e 36,6%, respectivamente), tal como havia acontecido em setembro; e ii) de maneira similar, a média dos rendimentos reais registrou em outubro o valor mais alto da série, também como havia ocorrido em setembro”. (IPEA; Ministério do Trabalho e do Emprego, 2010)

Mas o aumento daquilo que ele chamou de “*entes urbanos de circulação*”¹⁹, principalmente dos veículos automotores, o crescimento desordenado das cidades e a ausência de políticas urbanas eficazes transformaram a locomoção de homens e máquinas em seria questão urbana. O autor nota fragilidades nas políticas públicas do setor de transporte em todo o mundo, principalmente nas regiões metropolitanas e nos países de desenvolvimento retardado. Coelho (1997, p. 32) destaca que o “transporte urbano no Brasil faz parte daquele elenco de problemas sociais onde se localizam a Saúde, Educação, o Saneamento, a Habitação e vários outros que se eternizam por suas soluções inconvenientes”. De acordo com Modesto Siebra Coelho, isto aconteceu porque “as demandas de transporte superaram, em muito, a oferta de meios. Tanto a infra-estrutura urbana como a viária evidenciaram despreparo para receber os novos meios e sistemas de transporte. Os problemas multiplicaram-se. A cidade tornou-se refém do peso da atividade de transporte urbano” (COELHO, 1997, p. 32).

De acordo com Almeida e Ferreira (2009), nas cidades contemporâneas, uma rede de transportes e de mobilidade eficiente é condição fundamental para a vida econômica, social e cultural propriamente urbana. Nelas, todos os dias, grande número de pessoas e mercadorias se deslocam de um lugar para outro, integrando as diversas localidades. O século XX ficou marcado pelo crescimento da infraestrutura das redes de transportes nas cidades brasileiras.

As cidades brasileiras passaram por processos de crescimento intensos, ligados à dinamização das atividades econômicas e às migrações populacionais. Associado a isto, sofreram outros impactos, como a reconstrução física e adaptações do sistema viário, que sempre justificadas como alternativas capazes de proporcionar uma redistribuição de acessibilidade, entendida neste contexto como a capacidade de movimentação entre pontos de origem e destino. (SCARLATO, 1989 *apud* NASCIMENTO, 2011, p. 4)

Porém, o crescimento da infraestrutura das redes de transportes é insuficiente ou acontece de maneira inadequada, dificultando a mobilidade de pessoas e mercadorias e prejudicando as relações econômicas, sociais e culturais nos espaços urbanos.

O setor de trânsito e transportes nos países em desenvolvimento vêm ao longo dos anos sendo alvo de constantes problemas relacionados à dificuldade de locomoção da população, que se vê a mercê da falta de investimentos públicos que garantam o direito de “ir e vir” com qualidade de vida.

As cidades brasileiras cresceram e ainda crescem com um planejamento inadequado e, igualmente, sem políticas públicas adequadas

¹⁹ Coelho (1997, p. 30) referia-se ao “trem e suas variantes, o automóvel e uma gama de outros veículos automotores”.

para solucionar o conflito, no seu cotidiano da circulação de motoristas e pedestres no trânsito, ao utilizarem ruas e calçadas. (ALMEIDA; FERREIRA, 2009, p. 77)

Somada à falta de planejamento urbano adequado, capaz de garantir uma infraestrutura que possibilite o deslocamento nos centros urbanos brasileiros, há também uma questão cultural que influenciou de maneira decisiva a mobilidade urbana no país. De acordo com Silva, Moreira e Ferreira (s/d), trata-se da cultura “rodoviarista”. Impulsionados por uma sociedade capitalista, que coloca o carro como objeto de desejo e símbolo de poder, a partir da segunda metade do século XX, sobretudo após a década de 1960, iniciou-se um processo de individualização no trânsito, caracterizado pela priorização do transporte individual, principalmente o automóvel, em detrimento dos pedestres e de outras categorias de transporte, sobretudo os transportes coletivos. As principais alegações sobre a defasagem do transporte público coletivo recaíam sobre a sua incapacidade de prover as necessidades dos usuários (não atende todas as localidades, superlotação recorrente, grande ocorrência de atrasos, dentre outros) e a falta de investimentos em modais alternativos, como os trens e metrôs. Esta última argumentação evidencia, no entanto, uma medida política ao mesmo tempo causa e consequência da cultura “rodoviarista”. Além de ser pautada em questões culturais, a nova mentalidade também apresentou desdobramentos políticos, principalmente quando “o automóvel passou a ser tratado como o ‘dono’ da rua e a prioridade no planejamento das vias públicas” (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 1)²⁰.

Fortemente presente no imaginário social e aplicado nas políticas públicas no setor de transporte, não tardou para que as incoerências e fragilidades de se privilegiar o transporte individualizado em oposição ao transporte coletivo viessem à tona. Vários problemas decorrentes da cultura “rodoviarista” começaram a ser verificados nos grandes centros urbanos, tais como “o desperdício de combustível, poluição do ar, perda de tempo e dinheiro

²⁰ Por descuido do autor desta dissertação o artigo intitulado “Os Desafios da Mobilidade Urbana e os Acidentes de Trânsito em Uberlândia – MG”, autoria de Rejane Maria da Silva (mestre em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia), Gustavo de Oliveira Moreira (mestre em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia) e William Rodrigues Ferreira (Professor do curso de graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia), não foi devidamente referenciado quando realizou-se o levantamento bibliográfico. Ao verificar que o *download* arquivo em formato PDF não havia informações sobre a fonte da publicação, iniciou-se um processo de pesquisa destas fontes. No entanto, não se verificou êxito nesta busca. Mesmo assim, diante das importantes reflexões existentes no texto e do conhecimento dos autores do artigo (Rejane Maria da Silva é autora de um dos textos mais utilizados nesta dissertação e o Prof. William pertence a mesma instituição de ensino em que este trabalho foi defendido), optou-se por manter o artigo na versão final desta dissertação de mestrado.

e, em síntese, a perda da mobilidade, preceito básico para a vida moderna” (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 2).^{21 22 23}

O cenário em Uberlândia não é diferente. Além de não apresentar outro modal de transporte público coletivo além do ônibus, a frota de veículos particulares tem aumentado muito na cidade, enquanto a frota de ônibus não tem sofrido aumento significativo.

Dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2005) ilustram grande evolução da frota de automóveis em relação ao tímido crescimento na quantidade de ônibus de transporte coletivo. De acordo com o órgão, Uberlândia contava com 170 mil veículos de pequeno porte em 2000. Este número saltou para 184,4 mil automóveis em 2004 com um crescimento de quase 10% em apenas quatro anos. Outra modalidade que também teve uma evolução significativa foi a de motocicletas. O número deste tipo de veículo passou de 33,3 mil em 2000 para 37,2 mil em 2004. Em contrapartida, a frota de ônibus (incluindo os do Sistema Integrado de Transporte – SIT e particulares) praticamente não teve alteração, pois foi acrescida em apenas 21 unidades no mesmo período, passando de 953 unidades para 974 em 2004. (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 2)

Os autores utilizaram o termo “veículos de pequeno porte” sem especificar quais tipos de veículos consideram de porte pequeno, abrindo margem para diferentes interpretações. A Tabela 02 traz, então, dados mais definidos e atualizados. As informações foram retiradas da mesma base de dados (DENATRAN), mas consideram veículos de pequeno porte os automóveis, camionetas e camionetas. Reúne no mesmo grupo os dados de motocicleta e motonetas, pois são os veículos de duas rodas mais populares e aptos a percorrer distâncias

²¹ “Somente os congestionamentos nas duas cidades mais populosas do País, Rio de Janeiro e São Paulo, representam 506 milhões de horas gasta a mais por ano pelos usuários do transporte coletivo, 258 milhões de litros de combustível a mais por ano, uma poluição de 123 mil toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos jogados na atmosfera.” (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 2)

²² De acordo com um estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), só no ano de 2012 “o prejuízo das filas intermináveis de carros parados na cidade de São Paulo [...] equivale a 1% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, algo em torno de R\$ 40 bilhões. O valor é a soma do gasto com combustíveis para carros, ônibus e caminhões parados no trânsito, estimativas sobre os gastos que a saúde pública tem por causa da poluição do ar e, mais importante, as horas de salário perdidas pelas pessoas amarradas aos cintos de segurança, sem trabalhar. [...] Para se ter uma ideia do desperdício, ‘significa dizer que cada cidadão deixou de ganhar ou gastou cerca de R\$ 3,6 mil por estar parado olhando para o carro da frente, desperdiçando combustível e respirando o ar poluído’”. (XNews, 2013, p. 7)

²³ “Levando-se em conta que uma motocicleta polui a atmosfera três vezes menos que um automóvel comum, dez mil motos substituindo sete a oito mil automóveis, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro ou Paris, pode representar uma sensível baixa nos níveis de poluição ambiental em algumas áreas urbanas” (COELHO, 1997, p. 118).

maiores de maneira segura e confortável²⁴. Associa também na mesma classe os dados de ônibus e micro-ônibus, pois ambos são muito utilizados para o transporte coletivo em Uberlândia – de maneira geral, os ônibus pelo transporte coletivo público regular e os micro-ônibus pelo transporte coletivo privado, compreendido principalmente pelo deslocamento de estudantes (trajeto casa-escola) e trabalhadores (trajeto casa-trabalho)²⁵. Além disso, estes dois tipos de veículos podem ser colocados em uma mesma categoria exatamente por cumprirem uma mesma função: favorecem a mobilidade urbana na cidade, pois a opção por transporte coletivo implica em menos veículos circulando pelas ruas.

TABELA 02 – Frota de veículos em Uberlândia – MG

Veículo / ano ²⁶	Automóveis/Camionete/ Camioneta	Motocicleta/Motonetas	Ônibus/Micro-ônibus
2004	123.454	44.163	1.697
2005	129.447	49.015	1.787
2006	134.388	55.247	1.764
2007	140.629	63.868	1.820
2008	153.487	74.651	2.032
2009	170.588	81.563	2.313
2010	189.736	89.744	2.301
2011	209.515	97.341	2.384

²⁴ Os ciclomotores e triciclos não foram considerados pois são em menor número e pouco utilizados pelos motociclistas profissionais.

²⁵ Em Uberlândia é habitual a contratação de veículos particulares de uso coletivo, popularmente conhecidos como “vans”, para transportar pessoas para a escola. Este tipo de prática acontece em todos os níveis escolares, desde a pré escola até o nível superior. Também é comum a posse e/ou contratação de veículos de uso coletivo para o transporte de trabalhadores até os seus locais de trabalho. Geralmente são as próprias empresas que mantêm e/ou fretam estes veículos para garantir deslocamento mais eficiente de seus funcionários.

²⁶ Dados referentes ao mês de Dezembro de cada ano, exceto o ano de 2014 quando o mês utilizado como referência foi Maio, por serem os últimos dados disponibilizados no site do DENATRAN.

2012	228.397	102.180	2.513
2013	246.081	105.066	2.609
2014	252.760	106.214	2.631

Fonte: Disponível em: www.denatran.gov.br/frota.htm; Acesso em: 08 de julho de 2014. (Org.) Dener Jesus Freitas de Melo

Em aproximadamente dez anos, correspondente ao período de dezembro de 2004 a maio de 2014, o número de veículos (automóveis, camionetes e camionetas) subiu aproximadamente 104%. A quantidade de motocicletas e motonetas associadas aumentou por volta de 140%. A frota de veículos de uso coletivo (ônibus e micro-ônibus), por sua vez, foi acrescida em torno de 55%. Apesar do desencontro de alguns números entre os valores expostos por Silva, Moreira e Ferreira (s/d) e os apresentados na Tabela 02, as duas compilações de dados permitem constatar um mesmo panorama. Houve em Uberlândia um aumento expressivo da frota de veículos nos últimos anos e os grandes responsáveis por este aumento foram os veículos individuais (automóveis e motocicletas). Por seu lado, a frota de veículos de uso coletivo não cresceu na mesma proporção.

Estes dados evidenciam uma conjuntura bastante específica que gerou dois fenômenos de grande importância para os fins desta dissertação: a) a deficiência na mobilidade urbana; b) a popularização da motocicleta.

Entendendo a mobilidade como conjunto de deslocamentos a pé ou motorizados realizados em determinados espaços sociais, revelando a dinâmica de pessoas e mercadorias na cidade, Vilanova *et al* (s/d) fizeram um estudo sobre a mobilidade no centro da cidade de Uberlândia²⁷. De acordo com os autores e autoras, em Uberlândia, sobretudo nas suas áreas centrais, a circulação a pé é extremamente dificultada. Por mais que a maioria dos passeios públicos esteja pavimentada, os seus acabamentos apresentam-se inadequados ao trânsito de pedestres, divididos com vendedores ambulantes e suas mercadorias, além de outros equipamentos urbanos, tais como postes de iluminação pública e sinalização. As ciclovias em Uberlândia também não apresentam extensões capazes de atender à demanda da população, já

²⁷ Os pesquisadores e pesquisadoras ressaltam que há na cidade diversos pólos geradores de tráfego, isto é, “empreendimentos de porte, que atraem ou produzem grande número de viagens, com reflexos negativos no trânsito, sendo identificados como pólos geradores as universidades, estádios, ginásios de esportes, feiras, supermercados, conjuntos habitacionais e hospitalais” (VILANOVA *et al*, s/d, p. 5). Os autores e autoras lembram ainda que, na cidade de Uberlândia, “o maior número de pólos geradores de tráfego localiza-se nos bairros: Cazeca, Centro, Fundinho, Lídice, entre outros, com a concentração de atividades de comércio e serviços, especialmente os *shopping centers*, além de equipamentos de educação, saúde, da área social e edifícios administrativos” (VILANOVA *et al*, s/d, p. 5). Por isso concentram o seu estudo nesta área da cidade.

que em 2006 o município contava com apenas 15 km de ciclovias com pavimentação asfáltica. O serviço de táxi, por sua vez, regulamentado em Uberlândia pelas Leis 6.454/95, 6.509/96 e 7.605/00, com a tarifa definida por Decreto 10.086/2005 e Portaria 19.361/2005, não favorece a mobilidade urbana devido à sua tarifa, considerada alta para que o táxi seja um meio de transporte acessível às camadas menos abastadas da população. O transporte de cargas dentro da cidade de Uberlândia apresenta-se caótico, sobretudo na área central. Como a região é um dos principais pólos geradores de tráfego da cidade, pela alta concentração de comércios e grande número de serviços disponíveis, a sinalização de estacionamento rotativo que delimita as áreas utilizáveis para carga e descarga, nos perímetros centrais da cidade, não consegue atender de modo satisfatório a demanda da região.

Vilanova *et al* (s/d) também analisaram o transporte coletivo urbano de passageiros em Uberlândia. Para os autores, este modal de transporte é caracterizado como uma rede de transporte integrada, que possui cinco terminais de integração e noventa e três linhas de ônibus, definidas como troncais, alimentadoras, inter bairros e distritais. Conforme lembrado pelos autores e autoras, “com o pagamento de uma tarifa única, permitindo acesso a toda área urbana e aos distritos de Cruzeiro dos Peixoto, Martinésia e Tapuirama, além da Escola Agrotécnica”. (VILANOVA *et al*, s/d, p. 3).

Nas linhas principais há canaletas exclusivas e faixas preferenciais para facilitar a circulação dos ônibus. Toda infraestrutura visa racionalizar o transporte público coletivo e facilitar a mobilidade na cidade de Uberlândia, sobretudo das camadas mais pobres da população, que precisa se locomover por grandes distâncias para chegar aos seus locais de trabalho e para buscar outros serviços urbanos. Entretanto, por mais que melhorias tenham sido implantadas, o transporte coletivo urbano em Uberlândia ainda demonstra muitos problemas, que vão além da falta de renovação da frota de veículos. Como a cidade está se espalhando cada vez mais, os bairros mais periféricos sofrem com a falta de linhas ou mesmo com a demora nas viagens que atendem as suas regiões. Outro problema decorrente da frota reduzida e sucateada é que os ônibus em circulação encontram-se operando com número de usuários muito acima daquele que poderiam comportar, tirando o conforto da viagem e colocando a vida dos passageiros em perigo. Além disso, outra questão que entrou em pauta nos últimos anos, sobretudo com as manifestações ocorridas no Brasil nos meses de Junho e Julho de 2013, é o preço das passagens de ônibus, que em Uberlândia também apresenta

valores considerados altos²⁸. Tudo isso contribui para que o transporte público coletivo na cidade de Uberlândia não atenda de maneira satisfatória os anseios e necessidades de mobilidade da crescente população uberlandense.

Após verificar todos estes fatores analisados por Vilanova *et al* (s/d), acerca da mobilidade em Uberlândia, é possível constatar como o rápido crescimento da população, não acompanhado de políticas públicas consistentes voltadas para o setor de transportes, sobretudo os transportes coletivos, comprometeu a mobilidade urbana do município.

Ao mesmo tempo em que as grandes e médias cidades brasileiras sofriam os reflexos da urbanização rápida e desplanejada, tais como o desemprego e a deficiência de mobilidade, acontecia em todo o mundo outro fenômeno com grandes implicações econômicas, sociais e culturais: a popularização da motocicleta²⁹. Os dados contidos na Tabela 02, ao demonstrar a taxa de crescimento do número de motocicletas e motonetas no período de dez anos (+/- 140%), também confirmam a dimensão e a importância assumidas por este veículo em Uberlândia.

De acordo com Vasconcellos (2013) a primeira motocicleta chegou ao Brasil no início do século XX. Desde 1920 as camadas altas da população brasileira importam motocicletas de outros países. Em meados do século XX, mais precisamente em 1953, a Monark iniciou a produção no território nacional. Em 1958, tempo em que as grandes montadoras europeias procuravam novos mercados consumidores, a italiana Lambretta começou a produzir o modelo Vespa no Brasil. Em 1960 surgiu outra montadora nacional, a L. Herzog, produzindo uma motoneta de 50 cc. A década de 1970 foi marcada pelo crescimento do consumo de motocicletas no Brasil e pela chegada das grandes montadoras japonesas, como a Yamaha e a Honda. Entretanto, em 1974, o governo brasileiro primeiro sobretaxou a importação (204%) e, depois, proibiu a importação de motocicletas. Estas medidas fizeram com que, de meados

²⁸ Atualmente o valor praticado no município de Uberlândia – MG é de R\$ 3,10.

²⁹ Em diversas cidades da Ásia, sul da Europa e na América, as motocicletas representam uma considerável parcela do tráfego motorizado. Nos Estados Unidos as vendas subiram de 1997 (247.000 unidades) para 2003 (648.000 unidades), assim como os lares que passaram a contar este veículo (aumento de 26% de 2003 a 2008). A utilização da motocicleta nas cidades europeias também cresceu. Já nos países asiáticos as motocicletas são tão comuns quanto os automóveis, devido à entrada de modelos chineses mais baratos no mercado, clima adequado a sua utilização, elevada densidade populacional e hábitos culturais. Em países como Vietnã, Laos, Indonésia, Camboja e Tailândia a porcentagem de motocicleta [em relação ao número total de veículos] chega a níveis impressionantes de 94,4%, 80,1%, 75,2%, 75,2% e 70,9%, respectivamente. (HOLS; LINDAU, 2009, p. 2-3)

da década de 1970 até o fim da década de 1980, a motocicleta fosse um veículo de uso quase exclusivo de um pequeno estrato social mais abastado, sendo seu uso voltado para práticas de lazer. Uma consequência dessa política fiscal e padrão de uso e consumo de motocicletas no Brasil foi a queda de sua produção, que caiu de 220 mil unidades em 1983, para 161 mil unidades em 1985 (VASCONCELLOS, 2013, p. 12). Apenas “na década de 1990, [que] a produção, a aquisição e o uso da motocicleta foram fortemente incentivados pelo Estado e seu uso cresceu exponencialmente [...] entre pessoas de renda baixa e média” (VASCONCELLOS, 2013, p. 18).

O aumento da produção de motocicletas no Brasil e a ampliação do seu mercado consumidor explicam-se, principalmente, pelos processos de liberalização e privatização da economia, iniciado a partir de 1994, com o Plano Real. Na área de trânsito e transportes, notou-se que a partir deste período as políticas federais passaram a apoiar a massificação da motocicleta, com o apoio político e fiscal às indústrias automotivas e a permissão da formação de consórcios e de sistemas de financiamento com baixos juros. Todos estes fatores associados aumentaram muito a frota brasileira: “a frota brasileira de 1,5 milhão de motocicletas em 1990 rapidamente aumentou para 5 milhões em 2002, chegando a 17 milhões em dezembro de 2012” (VASCONCELLOS, 2013, p. 12-13)³⁰.

A produção começou com apenas 5.220 veículos em 1975 e permaneceu em torno de 150 a 200 mil unidades por ano até o início da década de 1990. A partir do Plano Real, chegou a 2,1 milhões de unidades em 2008. Entre 1990 e 2011, as vendas de motocicletas foram multiplicadas por 16, tendo crescido a uma taxa anual média de 14,3%, valor elevadíssimo para qualquer produto colocado à venda no mercado. As vendas internas de motos em 2011 alcançaram o valor de 2,12 milhões de unidades (Abraciclo, 2012). (VASCONCELLOS, 2013, p. 14)

Holz e Lindau (2009) destacam outros fatores que auxiliaram a crescente participação das motocicletas no contexto do tráfego urbano motorizado no mundo e no Brasil. O primeiro fator seria o baixo custo de aquisição, comparado ao do automóvel, e as facilidades de compra propiciadas pela possibilidade de financiamento. Outro fator seria as suas dimensões geométricas, que ocupam menor espaço em relação ao automóvel, “resultando uma maior

³⁰ “O caso mais relevante do ponto de vista econômico foi o da Honda, que produz 82% das motocicletas no país. A montadora se instalou no Brasil (São Paulo) em 1971 e passou a importar motocicletas (Honda, 2012). Quando havia comprado um terreno no município de Sumaré (SP) para instalar uma fábrica, o governo federal proibiu a importação de motocicletas e a Honda decidiu instalar a fábrica na Zona Franca de Manaus para beneficiar-se dos incentivos fiscais. Em 1976, lançou sua primeira motocicleta no país. Em 1992, já havia produzido 1,5 milhões de motos; em 1996, a produção acumulava 2 milhões; em 1999, chegou a 3 milhões; e, em 2003, atingiu a produção acumulada de 6 milhões de unidades” (VASCONCELLOS, 2013, p. 13).

liberdade de manobra, maior permeabilidade no sistema viário e mais flexibilidade para estacionar em lugares reduzidos” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 3). Um terceiro fator que ajudou na popularização da motocicleta foi a sua economia de combustível, comparada a outros veículos, já que “o consumo médio de uma motocicleta é de 0,04 litros de combustível por quilômetro percorrido, o que representa uma economia de mais de 3 vezes quando comparada com o automóvel (ANTP, 2007)” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 3). Por fim, destacam também a possibilidade da utilização da motocicleta, para além de simples meio de transporte, como geração de renda, com o surgimento dos motosserviços. Estimava-se que, em 2009, enquanto três quartos dos compradores declaravam usá-las como meio de transporte, “2,8 milhões de brasileiros utilizem a motocicleta para gerar renda familiar (FENAMOTO, 2009)” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 3). De acordo com site da ABRACICLO, em 2013, 16% dos compradores de moto no país tinham como principal razão de compra a aquisição de um instrumento de trabalho³¹.

Fahel (2007) destaca outro fator que auxiliou a popularização da motocicleta no território nacional: a dificuldade do transporte coletivo. De acordo com o autor, o aumento da frota na primeira década do século XXI resultou que, em 2007, as motocicletas e motonetas representassem entre 20 % e 21% da frota nacional de veículos, sendo que, deste montante, 40% das aquisições eram realizadas para a substituição do transporte público coletivo (ônibus ou metrô). Este número continuou o mesmo em 2013, pois, de acordo com a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), neste ano 40% das razões de compra de motocicleta correspondiam à substituição do transporte público³².

Também tem ficado cada vez mais evidente a utilização deste modal de transporte nas zonas rurais do Brasil. A principal explicação para este fenômeno é a “falta de transporte público regular fora das áreas urbanas e à dificuldade de acesso que dela decorre” (VASCONCELLOS, 2013, p. 21). As motocicletas passaram a ser multifuncionais nestas áreas, servindo para transporte de mercadorias, como forma de ligação e contato rápido e barato entre as propriedades rurais isoladas e também utilizadas para vistoriar animais e plantações (XNEWS, 2013, p. 8).

³¹ Dados disponíveis em: <http://www.abraciclo.com.br/>; Acesso em: 18 de setembro, 2014.

³² Dados disponíveis em: <http://www.abraciclo.com.br/>; Acesso em: 18 de setembro, 2014.

Todos estes fatores associados levaram a indústria brasileira a figurar como uma das maiores no cenário mundial. Os números comprovam a força dessa indústria no país: em 2007, o Brasil era o quarto maior mercado consumidor de motocicletas³³, responsável por 3,5% das vendas totais deste veículo no mundo (VASCONCELLOS, 2013, p. 17). Em 2013 o Brasil, produzindo 1,7 milhões de unidades, foi o quinto maior produtor mundial, ficando atrás apenas da China, Índia, Indonésia e Tailândia, e apresentando uma frota nacional com 20 milhões de unidades em circulação (XNEWS, 2013, p. 7).

A indústria de motocicletas instalada no território nacional produziu aproximadamente 2,1 milhões de unidades em 2008 (Abraciclo, 2009). Já a indústria automotiva brasileira fabricou cerca de 3,2 milhões de automóveis, ônibus e caminhões no mesmo período (ANFAVEA, 2009). Da produção total de 5,3 milhões de veículos, os automóveis representaram 56%, seguido por motocicletas 40%, caminhões 3% e ônibus 1% (Abraciclo, 2009). As vendas de motocicletas no Brasil atingiram a marca de 1,9 milhões de unidades em 2008, um crescimento de mais de 100% se comparado a 2005 (Abraciclo, 2009). (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 2)

O principal argumento favorável às políticas de incentivo às montadoras de motocicletas e aos financiamentos facilitados e a juros reduzidos reside na baixa emissão de poluentes verificada, sobretudo nas mais novas, em relação a outros tipos de transporte³⁴. Já o principal argumento contra as facilizações para aquisição de motocicletas e a consequente popularização deste modal recai sobre os perigos que envolvem a condução do veículo, que apresenta dimensões reduzidas, dificultando a sua visualização no trânsito e expondo de forma mais explícita o condutor. A imprudência de muitos motociclistas, que não utilizam os equipamentos de segurança ao conduzir suas motocicletas (principalmente o capacete), também é um argumento utilizado por aqueles que criticam as políticas de popularização do

³³ De acordo com a ABRACICLO, em 2013, 7% dos compradores de motocicleta tinham até 20 anos de idade; a grande maioria, 40% tinha entre 21 e 35 anos de idade; 25% tinha idade entre 36 a 40 anos; por fim, 28% das pessoas que adquiriram motocicleta em 2013 tinha mais de 40 anos de idade. Em relação ao sexo, 75% dos compradores eram do sexo masculino, enquanto que os 25% restantes eram constituídos por pessoas do sexo feminino. Disponível: www.abraciclo.com.br; Acesso em: 25 de dezembro de 2013.

³⁴ “Além do CO₂ que tem efeitos sobre o clima do planeta, o transporte motorizado gera outros poluentes locais que afetam a saúde humana de diferentes formas (Vasconcellos, 2005; Loureiro, 2005; CETESB, 2009), tais como o monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de nitrogênio (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x) e material particulado (MP). Embora motocicletas emitam 16 vezes mais hidrocarbonetos e 2,7 vezes mais monóxido de carbono que os automóveis circulando em áreas urbanas (Vasic e Weilenmann, 2006), mesmo as motocicletas com 2 tempos emitem menos CO₂ equivalente por passageiro.km que os automóveis conforme indicado [...] (IPCC, 2007; IEA, 2008)” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 9).

veículo. Os perigos intrínsecos à locomoção por motocicletas são traduzidos nos altos índices de acidentes de trânsito envolvendo este modal de transporte³⁵.

Holz e Lindau (2009) fazem levantamento dos custos incluídos em uma viagem hipotética de sete quilômetros, que representa a maior parte dos deslocamentos nas cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes. Os autores notam que estão inclusos neste deslocamento hipotético os seguintes custos: “social (acidentes de trânsito e emissão de poluentes), desembolso (tarifas, no caso de ônibus; combustível, no caso de motocicletas; e combustível e estacionamento, no caso de automóveis) e outros (impostos, taxas, manutenção e depreciação)” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 4). E concluem: “sob a ótica do custo de desembolso para o usuário, a motocicleta é o modo mais barato, seguido pelo ônibus e pelo automóvel. Quanto aos custos sociais, os valores mais elevados estão associados à motocicleta” (HOLZ; LINDAU, 2009, p. 4).

Dessa forma, apesar da motocicleta proporcionar maior custo social³⁶, ao se comparar os custos de deslocamentos dos principais modos de transporte urbano, verifica-se que ela apresenta os menores custos de desembolso. Como os custos de desembolso são os mais marcantes na hora de escolher um meio de transporte, as motocicletas têm ocupado cada vez mais as ruas das cidades brasileiras, embora seja recorrente a preocupação da sociedade em geral com os altos custos sociais verificados.

As discussões realizadas acima evidenciam como, ainda que de maneira não explícita, grande parte da bibliografia específica sobre o moto-taxismo relaciona o surgimento, consolidação e reprodução da atividade apenas com as razões práticas relacionadas a aspectos materiais da existência humana. Neste contexto, analisando a História da Antropologia, é possível identificar a corrente antropológica funcionalista, principalmente a produção do

³⁵ “Este comportamento coletivo levou ao maior desastre social da história do trânsito no Brasil: no período entre 1996 e 2011, foram registradas 85 mil mortes de motociclistas pelo Ministério da Saúde. No entanto, dado que as informações não cobrem todos os eventos, é importante registrar que, apenas no período entre 2000 e 2012, foram pagas indenizações de morte a 177 mil usuários de motocicleta, assim como 781 mil indenizações por invalidez, ou seja, 958 mil pessoas morreram ou adquiriram algum nível de invalidez utilizando uma motocicleta” (VASCONCELLOS, 2013, p. 27).

³⁶ Vasconcellos (2013); Holz e Lindau (2009).

antropólogo Bronislaw Malinowski³⁷, como uma das principais orientações teóricas para os autores que privilegiam esta abordagem baseada na razão prática³⁸.

A obra de Malinowski (1962) está diretamente ligada à concepção que este autor tem de função. Para ele, a função tem dois significados principais: função como relação e função como uso ou utilidade. A partir do entendimento da função como relação, Malinowski concebe a sociedade como um todo coerente e constituído de partes, em que as partes estão integradas, cada qual desenvolvendo uma função específica, importante para manter a harmonia do todo. Já no entendimento da função como uso ou utilidade, a cultura é entendida como realização de necessidades, que podem satisfazer um sistema de necessidades básicas, como a necessidade de alimentação, e de necessidades derivadas³⁹.

Para Malinowski (1962), a cultura é uma atmosfera criada pelos seres humanos para a satisfação das necessidades básicas dos membros da sociedade. A cultura deve ser concebida como um todo integrado e coerente repleto de costumes perfeitamente elaborados e cheios de significação, que visa realizar as necessidades práticas da vida humana. Para ele, o que marca a cultura humana é que os homens respondem às necessidades da vida. São as necessidades objetivas que ditam a realidade social. Neste sentido, até mesmo o sistema simbólico é ditado por circunstâncias objetivas (o simbólico é motivado pela experiência). O que se observa, então, é que para Malinowski a cultura é reduzida ao seu aparato material, a cultura é entendida como razão prática.

Dessa maneira, de acordo com os estudos que podem ser identificados como adeptos a esta orientação teórica, alguns trabalhadores utilizaram a nova conjuntura para “criar” novas categorias de trabalho de pequena escala. A nova conjuntura era composta por: a) um contexto de urbanização rápida e desplanejada que gerou vários reflexos estruturais e culturais

³⁷ Principalmente a sua Teoria das Necessidades que busca definir a relação entre a realidade cultural e as necessidades humanas. Ver: Malinowski (1962).

³⁸ Vale destacar que, como a maioria dos trabalhos que tomam o moto-taxismo como objeto de estudo são de outras áreas do conhecimento, eles não seguem explicitamente o funcionalismo como referencial teórico. Portanto, trata-se de uma constatação realizada pelo autor desta dissertação, baseada na leitura dos trabalhos e sua relação com a teoria antropológica.

³⁹ De acordo com Malinowski (1962) toda a base da cultura é a satisfação das necessidades básicas, sobretudo a necessidade de alimentação. Mas para satisfazê-la, os homens tiveram que desenvolver técnicas, instrumentos e simbolismos, que correspondem às necessidades derivadas. Em suma, a partir das necessidades básicas criaram-se necessidades derivadas. Ex.: Alimentação (necessidade básica), desenvolver o tipiti para preparar a mandioca e conceber as mitologias que envolvem a planta (necessidades derivadas).

na sociedade brasileira; b) um momento em que as taxas de desemprego apresentaram grande aumento, um considerável contingente de trabalhadores sem emprego buscou a sua recolocação no mercado de trabalho informal; c) tempos em que a mobilidade nos grandes centros urbanos estava prejudicada, devido ao aumento da frota de veículos e pouco investimento em transporte público coletivo; d) um período de popularização da motocicleta, devido a mudanças na política de transporte, que decidiu dar incentivos fiscais para as montadoras e facilitar o financiamento de motocicletas. Foi nesse momento que surgiram as principais subcategorias de motociclistas profissionais, tais como moto-fretistas, moto-taxistas e moto-vigias.

Apesar de se tratar de uma vertente de explicação muito interessante e sedutora, apenas as razões práticas não são suficientes para elucidar de maneira consistente o surgimento, consolidação e reprodução destas novas subcategorias de trabalhadores. Conforme já mencionado, de fato, algumas atividades de pequena escala nasceram em um período de instabilidade econômica, motivada pelo desemprego gerado durante a forte recessão dos mercados, obrigando os trabalhadores desocupados a se realocarem em atividades ainda não regulamentadas pelo poder público (CACCIAMALI, 2000; SABÓIA; SABÓIA, 2004). Se as razões práticas mencionadas esclarecem o surgimento de algumas atividades de pequena escala no Brasil, elas sozinhas não são capazes de explicar a sua reprodução, principalmente a partir da virada do século XX para o século XXI, período em que a economia se estabilizou e voltou a ser verificado aumento nos índices de crescimento econômico e emprego formal (IPEA, 2010; RIBEIRO; CUNHA; BORGES, 2002). Se o desemprego, a dificuldade de mobilidade e a popularização da motocicleta fossem os únicos fatores que propiciaram o surgimento e consolidação de subcategorias de motociclistas profissionais, como justificar a existência e reprodução destas profissões em um período de estabilidade econômica e aumento do emprego formal?

Neste momento, faz sentido a crítica de Lévi-Strauss (1974) aos autores que entendem a cultura como razão prática. Para ele, se as necessidades determinassem os símbolos, todos os símbolos que respondem a necessidades iguais deveriam ser idênticos. Mas o que se verifica no estudo da realidade social é que as culturas dão “respostas” diferentes a problemas semelhantes. Corroborando a teoria de Lévi-Strauss é possível afirmar que o moto-taxismo não foi a única “resposta” obtida a partir da conjuntura debatida anteriormente. Grande parcela da população ingressou em outras atividades de pequena escala para suprir o problema

de desemprego, tais como, no setor de vendas, os produtos importados ilegalmente, oferecidos em locais públicos; prestação de serviços de limpeza e muitos outros. Novas estratégias de locomoção foram “inventadas” pela população para enfrentar os problemas na mobilidade urbana. As *vans* particulares, popularmente conhecidas como “kombis” ou “lotação” são exemplos destas estratégias, conforme destaca Coelho (1997, p. 132): “o transporte por kombis vem se fixando como alternativa semi-clandestina ao transporte de ônibus e táxis”. A popularização da motocicleta, por sua vez, não serviu apenas para a parcela de desempregados obter renda. Conforme mencionado, a maioria das pessoas que adquiriram motocicleta informou utilizar o veículo como meio de transporte.

Além disso, o moto-taxismo também não pode ser considerado a única “resposta” cultural diante de uma conjuntura ainda mais específica – desemprego, crise de mobilidade, popularização da motocicleta. Estes elementos associados em um mesmo contexto também geraram outras “respostas”, dentre as quais pode ser destacado o surgimento de uma das subcategorias de motociclismo profissional: o moto-fretismo. O moto-frete também surgiu para empregar trabalhadores desempregados, que devido aos baixos custos conseguiam adquirir e manter uma motocicleta, veículo eficiente para atender a necessidade de entrega rápida de carregamentos no espaço urbano⁴⁰.

No entanto, ao ressaltar que a substancialidade e fluidez do símbolo demonstram que não são as necessidades que determinam a cultura, mas sim o próprio sistema de representações simbólicas, Lévi-Strauss cai no extremo oposto daquilo que criticava. No desenvolvimento do seu conceito de estrutura, como estrutura mental inconsciente, o autor privilegia análises sincrônicas e desconsidera a história em suas pesquisas. Dessa forma, ao enfatizar os sistemas de representações simbólicas, ele acaba negligenciando importantes contribuições dos aspectos práticos relacionadas à materialidade da existência humana para a compreensão da cultura.

Neste debate, a síntese entre os princípios lógicos surge como orientação teórica bastante interessante para compreender o fenômeno cultural do surgimento, consolidação e reprodução do moto-táxi. Nas últimas décadas, teóricos de diferentes áreas do conhecimento

⁴⁰ Ver: GRISCI, Carmem Lígia Iochins; SCALCO, Priscila Daniel; JANOVIK, Mayara Squeff. Modos de Trabalhar e de Ser dos Motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia, Ciência e Profissão**. 2007, p. 446-461

se propuseram a equacionar princípios lógicos gerados pelos debates no meio acadêmico⁴¹. Marshall Sahlins foi um dos responsáveis por propor sínteses de algumas das categorias do entendimento encontradas na formação do pensamento antropológico, principalmente nos debates entre diacronia e sincronia (SAHLINS, 1990)⁴² e sobre razão simbólica e razão prática (SAHLINS, 2003).

Sahlins (2003) utiliza o referencial da Antropologia, sobretudo as contribuições acerca da cultura, para estabelecer um diálogo entre razão prática e razão simbólica. Entretanto, ao contrário de autores que o antecederam, ele demonstra ser “a um só tempo, rigoroso e generoso, dialogando abertamente com seus pares e antecessores e realçando sempre a grandeza das contribuições centrais de um autor, enxergando matizes, ambivalências, problemas e limites no que examina” (CAVALCANTI, 2005, p. 319). Até mesmo autores que consideram demasiado pretensioso o projeto de Sahlins de tentar solucionar a controvérsia entre marxismo e estruturalismo, relativizam suas críticas diante da “maneira como o autor conduz o texto e a solidez da bibliografia que utiliza” (DIAS, 2011, p. 26).

Dessa maneira, mantendo como o foco da sua teoria o debate entre o prático e o significativo, determinantes para a Antropologia e as Ciências Humanas de modo geral, Sahlins propõe “um terceiro termo, a cultura, não simplesmente mediando a relação humana com o mundo através de uma lógica social de significados, mas compreendendo através daquele esquema os termos objetivos e subjetivos relevantes da relação” (SAHLINS, 2003, p. 9). O conceito de cultura formulado por Sahlins seria, então, o “acerto de contas” entre o materialismo e o simbolismo, pois estariam intrínsecos neste conceito tanto os aspectos relacionados à materialidade da existência humana, como também um sistema de representações simbólicas.

Mas Cavalcanti (2005) observa que na medida em que Marshall Sahlins busca superar o dualismo entre razão prática e razão simbólica, a fim de solucionar a controvérsia entre marxismo e estruturalismo, ele reconhece que toda produção econômica é determinada por uma esfera simbólica.

Conforme o debate percorre as arenas intelectuais definidoras de seus próprios termos, delineia-se com força crescente a posição do autor

⁴¹ Alexander foi um dos responsáveis por abordar esta questão na Sociologia. Ver: ALEXANDER, Jeffrey. O novo movimento teórico. **Revista brasileira de sociologia**. N° 4. VII, 1987. p. 5-28.

⁴² SAHLINS, Marshall. **Ilhas de História**. Rio de Janeiro: Zahar, 1990.

[Sahlins], de base estruturalista: a razão simbólica é a qualidade específica da experiência humana, aquela experiência cuja condição de existência é a significação. (CAVALCANTI, 2005, p. 318)

Entretanto, a perspectiva de Sahlins diferencia-se da proposta estruturalista levistraussiana. De fato a produção antropológica da década de 1970 foi profundamente influenciada pelas reflexões de Claude Lévi-Strauss, mas autores como Geertz e Sahlins, dialogando com sua obra, construíram, cada qual à sua maneira, versões “mais complicada[s], sofisticada[s] e, talvez, inesperada[s], [d]o estruturalismo levistraussiano” (GOLDMAN, 2011, p. 196). Em “Cultura e Razão Prática” Sahlins encontrou uma forma de “embutir o estruturalismo no culturalismo, fazendo das ‘estruturas da mente’ os ‘instrumentos da cultura’, não sua ‘condição’, e da própria estrutura apenas uma parte da cultura e da história” (GOLDMAN, 2011, p. 196)⁴³.

Além disso, diferentemente do que Goldman (2011), baseado na obra de Wagner (2010), afirma, ao privilegiar a dimensão simbólica, Sahlins não indicou uma relação de determinação da natureza pela cultura. Pelo contrário, Sahlins (2003) propôs uma síntese entre “razão prática” e “razão simbólica”, um “equilíbrio do pêndulo” entre as duas dimensões. Mas durante as suas reflexões ele chegou à conclusão que o pêndulo se equilibrava levemente inclinado para uma das dimensões, a “razão simbólica, o que não implica afirmar que a “razão prática” esteja determinada por ela.

A partir desta nova perspectiva, Sahlins (2003) concebe a cultura como um sistema de significação que é estruturante. Assim, a sua tese central nesta obra é que “uma base ‘econômica’ é um esquema simbólico da atividade prática e não somente o esquema prático na atividade simbólica [...]. Qualquer ordenação cultural produzida pelas forças materiais pressupõe uma ordenação cultural das forças” (SAHLINS, 2003, p. 53). Para comprovar o seu posicionamento, Marshall Sahlins estuda a sociedade contemporânea na intenção de demonstrar que “a efetividade material somente existe na medida e na forma projetada por uma ordem cultural” (SAHLINS, 2003, p. 184). Ao analisar a sociedade capitalista estadunidense, principalmente com relação ao vestuário e ao alimentar, Sahlins concluiu que, apesar de a economia ter níveis de racionalidade e utilidade prática, o sistema de representação simbólica não deixa de ser dominante para a formatação da cultura de um povo.

⁴³ Clifford Geertz, por sua vez, em “A Interpretação das Culturas”, recusa a proposta levistraussiana e constrói uma sofisticada hermenêutica que serve como alternativa à noção de estrutura de Lévi-Strauss. Ver: Geertz (1989).

Conforme apontado por Silva (2008), Sahlins se preocupa em demonstrar que a utilidade e os aspectos materiais não estão separados dos processos sociais e da ordem cultural. “As noções de utilidade, valor e função são sempre relativas a um esquema cultural. Do mesmo modo, ‘não há outra lógica no sentido de uma ordem significativa, a não ser aquela imposta pela cultura sobre o processo cultural’ (p. 232)” (SILVA, 2008, p. 14).

Um dos primeiros estudos em que pode ser identificada esta perspectiva de síntese ligada ao consumo de motocicleta foi o de Cidade (1979), ainda que o trabalho não esteja diretamente ligado à concepção antropológica, mas privilegie uma abordagem relacionada à Psicologia. Para este autor, as motivações que levam uma pessoa a adquirir algum produto podem ser classificadas em dois grupos: os motivos operacionais e os motivos sociopsicológicos. Durante a fase inicial de implementação da motocicleta, isto é, do final do século XIX até meados do século XX, as motivações operacionais configuravam-se como mais importantes para os consumidores do que as motivações sociopsicológicas. O desempenho físico do produto atendia de forma satisfatória a necessidade de locomoção das pessoas⁴⁴. Assim, para o autor, “nos primeiros estágios do ciclo de vida desse produto, poucos fatores, além da real necessidade de um modo de transporte, influenciavam o consumidor a comprar uma motocicleta” (CIDADE, 1979, p. 6).

Embora na sua fase inicial visasse atender apenas uma necessidade prática, com o passar do tempo este meio de transporte passou a reunir em si diversos elementos simbólicos:

Inicialmente, a moto era considerada apenas como um meio de transporte barato, mas com o decorrer do tempo, o comportamento e a percepção dos compradores foram mudando e a motocicleta teve que se adaptar para acompanhar estas transformações. Ela tornou-se um símbolo de masculinidade, coragem, liberdade, embora para algumas pessoas ainda permaneça como um símbolo de praticidade. (CIDADE, 1979, p. 5-6)

Depois de ser utilizada durante décadas “apenas como um meio de transporte, para atividades especializadas ou difíceis condições de solo [...] Gradualmente adquiriu diferentes conotações de modo cumulativo: agressão, juventude, esportividade, liberdade, prestígio etc.” (CIDADE, 1979, p. 09). O cinema teve um papel fundamental nesta transformação. Vários autores, como Cidade (1979) e Coelho (1997), destacam a importância que a indústria cinematográfica estadunidense teve, no processo de construção simbólica da motocicleta.

⁴⁴ De acordo com Cidade (1979, p. 5), assim como o automóvel, a motocicleta foi inventada no final do século XIX para “satisfazer a crescente necessidade de um veículo automotor para transporte”.

Através do cinema dos anos cinqüenta e sessenta podemos observar a representação da motocicleta e como ela repercutiu no imaginário de jovens do mundo inteiro. A forma como os heróis dos filmes utilizavam e se relacionavam com a motocicleta refletiu no desejo da juventude. Filmes clássicos como “Sem Destino” e “O Selvagem da Motocicleta” nos transmitem o sentimento de liberdade que estes jovens quando montados em suas “Harley Davidson” saiam pelo mundo “sem lenço e sem documento”. Os galãs/heróis dos filmes de cowboys foram substituídos pelos motoqueiros que, em vez de um cavalo, estão sobre muitos cavalos de força. As motos servem a mocinhos e a bandidos. Gangues em suas motos, submetem todos ao terror, dominando um território, até que um herói aparece e põe ordem naquele espaço. (COELHO, 1997, p. 17)

Cidade (1979) destacou a importância do papel de Marlon Brando⁴⁵ no filme “O Selvagem”⁴⁶ para que a motocicleta assumisse uma simbologia própria. Com o sucesso do filme, a motocicleta tornou-se símbolo de agressividade, utilizada por jovens que desafiavam as regras impostas pela sociedade. Vestindo jaquetas de couro pretas, botas e *blue jeans*, a juventude tentou “construir uma superioridade imaginária, baseada em pura violência e força física. Como a motocicleta simbolizava estas características, turmas de motociclistas tornaram-se grupos de referência para uma geração inteira” (CIDADE, 1979, p. 6-7). Assim, durante o início da década de 1950 a motocicleta dizia para a sociedade que tipo de pessoa era seu usuário, isto é, durão, rebelde e audacioso: “esta foi a primeira grande mudança na imagem da motocicleta, que passou a identificar os seus usuários como ‘homens maus’” (CIDADE, 1978, p. 6).

Entretanto, poucos anos depois, principalmente a partir da segunda metade da década de 1950, a indústria cinematográfica hollywoodiana transformou a motocicleta de símbolo de agressividade em um símbolo de *glamour*. Embora ainda associada à juventude e à rebeldia, agora o motociclista não era mais aquele “homem mau”, mas um jovem charmoso e atraente, que inspirava todos os tipos de jovens. Surgia a figura do “playboy”. O ator James Dean⁴⁷ foi

⁴⁵ Marlon Brando Jr (1924-2004) foi um conceituado ator de cinema e teatro estadunidense. Dentre os seus principais filmes estão: “Espíritos Indômitos” (1950), “Uma Rua Chamada Pecado” (1951), “O Selvagem” (1954), “O Último Tango em Paris” (1972), “O Poderoso Chefão” (1972), “Apocalipse Now” (1979).

⁴⁶ “The Wild One”, traduzido para o português como “O Selvagem” é um filme estadunidense, do gênero drama, rodado em 1953. Dirigido por László Benedek e produzido por Stanley Kramer, Marlon Brando (Johnny Strabler) fazia o papel do líder de uma gangue de motociclistas, com as suas jaquetas de couro, boné e pilotando uma Triumph Thunderbird 6T de 1950. O filme influenciou toda uma geração.

⁴⁷ James Byron Dean (1931-1955) foi um ator estadunidense que, apesar de morrer precocemente, foi considerado ícone cultural para a juventude da década de 1950, personificando a rebeldia e a angustia dos jovens da época. Seus principais filmes são: “Vidas Amargas” (1955), “Juventude Transviada” (1955) e “Assim Caminha a Humanidade” (1956).

um dos grandes responsáveis por esta mudança de imagem, tornando-se o herói de uma geração e abrindo um novo segmento para os vendedores. “Muitos adolescentes acolheram o aparecimento deste novo líder e passaram a segui-lo imitando suas roupas, cabelo, motocicletas [...] Nesta época com suas Vespas e Lambretas os jovens brasileiros também aderiram à moda James Dean” (CIDADE, 1979, p. 7).

O movimento da contracultura, verificado entre as décadas de 1960 e 1970, também foi importante para a ressignificação da motocicleta na década de 1970. Influenciados pelos *hippies*, que pregavam um estilo de vida alternativo, pautado em valores espirituais, alguns jovens passaram a viver suas vidas sob uma nova forma de hedonismo. “Os consumidores tornaram-se mais inclinados a gastar seu dinheiro em viagens, educação, cultura, do que em bens tangíveis. Os ‘não-hippies’ eram também igualmente atraídos pela ideia de fugir da cidade (pelo menos por um momento)” (CIDADE, 1979, p. 8). A motocicleta passou então a ser o meio de transporte ideal para estas fugas, já que permitia a chegada em locais inacessíveis a carros e ônibus, e também não apresentava a conotação de sucesso material representada pela posse do automóvel na época. Assim, “a motocicleta assume uma nova simbologia: é um meio de se libertar, caracterizando seu usuário como alguém que sabe mais, ao invés de querer ter prestígio. Ele é desligado demais para ser agressivo. A filosofia é viva e deixe viver” (CIDADE, 1979, p. 8). “Easy Rider”⁴⁸ foi o filme responsável por popularizar o novo tipo de motocicleta, ajustada a atender aos valores e necessidades dos jovens desta época, isto é, um modelo que não visava apenas impressionar as pessoas, mas que fosse confortável e fácil de manusear.

De acordo com Coelho (1997), na medida em que os jovens assimilavam e reproduziam os comportamentos dos heróis dos filmes estadunidenses, considerando a motocicleta um símbolo de juventude e liberdade, os mais velhos consideravam-na como um instrumento de perdição para a juventude, por representar o símbolo da corrupção, do perigo e do pecado. As representações pejorativas acerca da motocicleta e, por consequência, dos motociclistas, fizeram-se presentes de maneira bastante intensa no imaginário social até há poucas décadas atrás.

⁴⁸ “Easy Rider”, traduzido para o português como “Sem Destino” ou apresentado com o próprio nome original em inglês, é um filme estadunidense de 1969. Escrito por Peter Fonda, Dennis Hopper e Terry Southern, foi produzido por Peter Fonda e dirigido por Dennis Hopper. O filme conta a história de dois motociclistas, Wyatt (Fonda) e Billy (Hopper), que viajam pelos Estados Unidos em busca da liberdade pessoal. É um clássico na filmografia da contracultura, responsável por influenciar uma geração, abordando temas polêmicos para a época, tais como ascensão e queda do movimento *hippie*, o uso de entorpecentes e estilo de vida comunal.

Na representação social dos mais velhos, a motocicleta era o instrumento do demônio, dos transviados, dos “rabos-de-burros”, dos playboys que escondidos detrás de óculos Rayban, casaco e calças de couro preto e botas, “roubavam” mocinhas ingênuas e distraídas. Este visual ia contra os padrões da época. A proximidade, além do contato físico, entre motoqueiro e garupeira, provocava a imagem de um só corpo, deixando no ar uma “ambiance” de sensualidade. (COELHO, 1997, p. 17)

Para que a motocicleta se popularizasse e se configurasse como um importante meio de locomoção e obtenção de renda, era necessário que esta imagem pejorativa a seu respeito e a respeito de seus usuários fosse superada. Cidade (1979) lembra que, a partir da década de 1970, vários jovens começaram a adquiri-las para participar de grupos sociais diversos. A formação destes grupos serviu para demonstrar “que nem todos os grupos [de motociclistas] eram violentos, mas, através da afinidade conferida pela posse de uma motocicleta, os jovens se uniam para dar vazão a seus anseios” (CIDADE, 1979, p. 7). O grande reflexo disso foi que “as pessoas que identificavam o produto somente com arruaceiros e ou ‘play boys’, começaram a ver que ela poderia representar algo diverso” (CIDADE, 1979, p. 7).

Cidade (1979) destaca também “que a sociedade contemporânea é extremamente preocupada com a idade [... por isso] as pessoas querem permanecer jovens e se não o conseguem, fazem qualquer coisa para parecê-lo” (CIDADE, 1979, p. 8). Assim, por sempre estar associada à juventude, a motocicleta começou a ser valorizada pelas pessoas de meia idade (entre 34 e 43 anos), que tinham a necessidade de estar constantemente se reafirmando como jovens⁴⁹. Apesar de valorizar produtos associados à juventude, tal como a motocicleta, há que se destacar que estas pessoas também, em função da sua idade, já alcançaram posições relevantes na sociedade. E, muitas vezes, mesmo buscando se afirmar como pessoas jovens, elas também dão muita importância ao *status* e prestígio que conquistaram. Eis que para “satisfazer este novo segmento de mercado, surgiu um novo tipo de motocicleta. Aquela que é poderosa como um símbolo de status” (CIDADE, 1979, p. 9). Esta nova representação se fez notar devido a popularização dos automóveis no Brasil, que não mais serviam como diferenciadores sociais, por estarem acessíveis a quase todos os estratos da população. Dessa maneira, durante a década de 1980, a motocicleta passou a diferenciar os seus proprietários de duas maneiras: 1) econômica: já que nesse momento apenas pessoas das classes mais altas

⁴⁹ Além do uso da motocicleta, Cidade (1979, p. 8) destaca outras formas das pessoas se afirmaram jovens: “a obsessão com regimes de emagrecimento, a difusão do uso da gíria, a popularização de novas danças entre os adultos”.

conseguiam adquirir motocicletas; 2) estilo de vida: passaram a ser um meio de transporte de pessoas que, além de bem sucedidas, eram também engajadas em aumentar a sua gama de experiências, buscando sempre novas aventuras.

Tomando como referência as reflexões de Michel Maffesoli, não é difícil identificar o potencial que a motocicleta tem em unir pessoas que compartilham os mesmos interesses, gostos, padrões de consumo e comportamentos, dentre outros. Ou seja, durante os anos, nos termos de Maffesoli (1987), desenvolveram-se várias “tribos urbanas” que tinham a motocicleta como um importante fator de identificação: os “homens maus” da primeira metade da década de 1950, os “playboys” da segunda metade da década de 1950, os hippies da década de 1960/70, dentre outros.

O termo “tribo urbana” foi formulado em um contexto de fragmentação e multiplicação de referências nas sociedades contemporâneas. De acordo com Maffesoli (1987), diante da pluralidade de experiências e da disputa de produção de referências entre instituições tradicionais (igreja, família, Estado, etc.), indústria do consumo e mídia, o “neotribalismo” constituiu-se como o paradigma mais adequado para interpretar a sociedade contemporânea, exatamente por se caracterizar pela combinação de práticas arcaicas e novas tecnologias. Para Maffesoli (1987), “tribos urbanas” não são grupos étnicos unidos por culturas e/ou identidades culturais comuns, mas referem-se a grupos sociais urbanos unidos por interesses e gostos afins. Assim, as elas distinguem-se entre si principalmente por questões visuais e padrões de consumo. Essa distinção é importante, pois, com o desenvolvimento das novas mídias e da comunicação social, novas “tribos urbanas” são criadas constantemente, unidas pela identificação cultural, sexual, religiosa, esportiva, dentre outras.

Magnani (1992), por sua vez, critica os “usos e abusos” da expressão “tribo urbana”. Para o autor, da forma como aparece na imprensa ou é utilizado pelo senso comum, o termo é empregado como “metáfora” e não como “categoria”. E ao ser empregado como metáfora, “evoca o contexto original, em vez de estabelecer distinções claras e precisas no contexto presente. E o problema que acarreta é que dá a impressão de descrever, de forma total e acabada, o fenômeno que se quer estudar” (MAGNANI, 1992, p. 49). Enquanto “tribo” constitui uma forma de organização relativamente ampla, que se estende para além de grupos domésticos e locais, “tribos urbanas” constituem grupos pequenos e bem delimitados por regras e costumes particulares. Ou seja, “no contexto das sociedades primitivas ‘tribo’ aponta

para alianças mais amplas, nas sociedades complexas evoca particularismos, estabelece pequenos recortes, exibe símbolos e marcas de uso e significado restritos” (MAGNANI, 1992, p. 50).

Entretanto, Magnani (1992) não afirma que o tratamento corriqueiro dado ao termo inviabiliza a sua utilização na pesquisa acadêmica, desde que alguns cuidados sejam tomados.

Esta liberdade que a metáfora possibilita não a desqualifica em contextos de pesquisa e análise, exige, contudo, que se tenha presente que seu emprego não é unívoco e que se tomem os cuidados correspondentes, sob a pena de, aí sim, torná-la equivoca. Sem esse exercício prévio corre-se o risco de iniciar o trabalho na base de uma convenção do tipo *todos sabem do que se está falando*, quando na realidade cada qual lê o termo em questão (no caso *tribo*) com um significado diferente. E, na maioria das vezes, segundo o senso comum mais rastaquera. (MAGNANI, 1992, p. 50, grifos do autor)

Magnani (1992) também elenca alguns dos significados mais comumente atribuídos ao termo “tribo urbana” no contexto dos estudos urbanos, tanto da cidade como de seus personagens. O primeiro refere-se à escala dos grupos, que permite “agrupar os iguais, possibilitando-lhes intensas vivências comuns, o estabelecimento de laços pessoais e lealdades, a criação de códigos de comunicação e comportamentos particulares” (MAGNANI, 1992, p. 50). O segundo significado prioriza os “elementos que seus integrantes usam para estabelecer diferenças com o comportamento ‘normal’” (MAGNANI, 1992, p. 50). Quando o termo refere-se ao “selvagem”, significa comportamentos agressivos e práticas de vandalismo e violência. O termo também pode ser empregado em referência a manifestações coletivas (shows, passeatas, reuniões, dentre outros), evocando de maneira confusa o sentido de “cerimônias primitivas totêmicas” (MAGNANI, 1992, p. 50). Por fim, o termo também costuma “designar grupos cujos integrantes vivem simultânea ou alternadamente muitas realidades e papéis, assumindo sua *tribo* apenas em determinados períodos ou lugares” (MAGNANI, 1992, p. 50, grifos do autor).

Os significados atribuídos ao termo “tribo urbana” por Magnani (1992) podem ser verificados, em maior ou menor grau, no caso específico dos motociclistas. Os motociclistas “playboys” da segunda metade da década de 1950, por exemplo, eram grupos de pequena escala que apresentavam códigos de comunicação e comportamento bastante particulares, como as vestimentas e o penteado. Conforme demonstrado acima, os primeiros grupos de motociclistas da década de 1950 eram relacionados a “selvagens”, por apresentar comportamentos e visual agressivo. Os hippies e, principalmente, os “não-hippies” da década

de 1960/70 apresentavam a alternância de realidades apontadas por Magnani, uma vez que utilizavam a motocicleta aos finais de semana para se retirarem a lugares de difícil acesso.

Dessa maneira, tomando os devidos cuidados no uso e manipulação do termo, a partir das discussões realizadas acima, pode ser verificado como a identificação gerada pelos usos e significações da motocicleta auxiliaram na criação de grupos sociais. O compartilhamento de atributos visuais, comportamentos e padrões de consumo, intrínsecos a motocicleta, foram de grande valia para a formação de diversas “tribos urbanas”.

Na medida em que diferentes grupos, ou “tribos urbanas”, nem sempre associadas à violência, começaram a se reunir em função do seu uso e que as classes dominantes da sociedade passaram a valorizar o uso deste meio de transporte, as representações pejorativas acerca da motocicleta e dos motociclistas foram perdendo espaço no imaginário social. A imagem do motociclista galã, que, escondido atrás de suas vestes de couro preto e montado em suas máquinas velozes, colocava em risco a honra das ingênuas e distraídas moças de família, foi sendo superada. Toda esta nova conjuntura foi, aos poucos, possibilitando mudanças culturais na sociedade brasileira, conforme demonstra Coelho (1997, p. 52): “Este meio de transporte [motocicleta] está se caracterizando, de fato, como algo diferente e capaz até de estabelecer novos valores dentro de uma sociedade tradicional”.

Na década de 1990, a motocicleta não significava apenas uma forma acessível e barata para vencer grandes distâncias em tempo reduzido, mas era considerada também um meio de transporte que indicava certo *status* social para quem a conduzia. Gomes e Duque (2009) destacam que, juntamente com o baixo custo da viagem, a praticidade e eficiência da prestação deste serviço, outro fator também exerceu importância fundamental na difusão da atividade pelo território nacional: a motocicleta como elemento estético e de interação social na paisagem urbana. Na década de 1990, a motocicleta era uma novidade que não servia apenas para a locomoção, mas também uma forma de sentir prazer, de se relacionar com os outros e, principalmente, de se destacar socialmente⁵⁰. Assim, além das muitas vantagens oferecidas pelo moto-táxi, em Sobral ele também representou “uma forma prazerosa e excitante de suprir as necessidades do dia a dia em termos de locomoção, como meio de

⁵⁰ Segundo os autores a motocicleta alterou o comportamento dos sobralenses, pois ter uma motocicleta em Sobral naquele momento significava ter amigos e mulheres para sair à noite, ir a festas ou mesmo ficar dando voltas pela cidade. Isto é, a motocicleta era um meio de relacionamento dos jovens da época.

transporte que além de útil foi também muito agradável” (GOMES; DUQUE, 2009, p. 129). Em outras palavras:

O avanço do sistema mototáxi na cidade de Sobral é tão evidente que toma outra dimensão. Além do simples fato de ser um meio de ganhar dinheiro, é um fato sociocultural nascido num meio onde a aproximação entre a população e o sistema mototáxi se deu de forma muito forte. *A moto enquanto meio de transporte faz parte da cultura do sobralense.* (GOMES; DUQUE, 2009, p. 132, grifo meu)

Diante da nova representação assumida na sociedade brasileira, o que se verificou foi um grande crescimento na frota deste meio de transporte. O público jovem foi um dos principais responsáveis por este crescimento porque, para este grupo, não representava apenas um meio de transporte, mas principalmente uma forma de relacionamento que implicava popularidade entre as pessoas, conquistas amorosas, dentre outros.

Dessa forma, podemos entender que a moto representou uma transformação no comportamento [...] esta além de um simples meio de transporte preferido pela população por suas vantagens de rapidez e preço, mas foi também uma forma prazerosa e excitante de suprir as necessidades do dia a dia em termos de locomoção, como meio de transporte que além de útil foi também muito agradável. (GOMES; DUQUE, 2009, p. 129)

Durante os últimos anos, vários estudos têm chamado a atenção para aspectos psicológicos, emocionais e sociológicos dos automóveis na sociedade contemporânea. Estes estudos têm destacado que, além da ideia de liberdade em oposição à dependência de um transporte público defasado, o automóvel também se tornou um símbolo de *status* e poder que seduz várias pessoas.

A idéia de liberdade, status e poder seduz tanto as pessoas que têm condições financeiras de possuir o automóvel quanto as que não têm. Todos querem, de alguma forma, se apoderar deste símbolo da sociedade moderna. Muitas vezes somente o fato de o passageiro ser conduzido num carro de última geração, mesmo que ele não seja o proprietário, faz com que ele interiorize toda esta ideologia e assim também reproduza os conceitos de liberdade e, principalmente, de poder. (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 2)

Silva, Moreira e Ferreira (s/d)⁵¹ observam como os estratos mais altos da população valorizam mais o automóvel de luxo, em detrimento de motocicletas e carros populares. Para estas classes apenas as motocicletas de luxo aparecem como diferenciador social, e mesmo assim quando utilizadas exclusivamente para o lazer. O que se observa, então, é que tomindo

⁵¹ Silva, Moreira e Ferreira (s/d) referem-se especificamente ao carro, mas analisando a conjuntura atual de Uberlândia é possível estabelecer relações entre automóvel e motocicleta.

como referência motivos econômicos, houve a criação de uma espécie de hierarquia da representação de *status* entre os veículos. Por apresentar preço de mercado menor que o automóvel, a motocicleta está posicionada abaixo deste na hierarquia de poder. Mas com o advento de políticas econômicas e fiscais, visando a sua popularização, as pessoas das classes sociais menos abastadas se viram na condição de adquirir este objeto de desejo. Desde então, entre as camadas populares, até mesmo aquelas motocicletas de poucas cilindradas, mais baratas e, portanto, mais acessíveis, já configuraram um diferenciador social, simbolizando *status* e poder para o grupo específico.

Esta diferenciação torna-se ainda mais visível quando os portadores de motocicletas são comparados aos usuários do transporte público coletivo. A posse de uma motocicleta significa, para o grupo, que o proprietário consegue se locomover pela cidade de maneira mais livre, sem depender de fatores que escapam à sua vontade (atrasos, superlotação etc.). Assim, estas pessoas são simbolicamente dotadas de maior poder e *status* do que as pessoas que dependem do transporte público coletivo.

As camadas populares que utilizam a motocicleta como diferenciador social, por sua vez, também criam argumentos que visam diminuir a distância entre motocicleta e automóvel na hierarquia que relaciona a posse de cada tipo de veículo com maior ou menor *status*. A visibilidade conferida ao veículo é o argumento mais utilizado pelos motociclistas. Ao contrário da reclusão verificada no interior de um carro, em que dificilmente as pessoas que estão do lado de fora vêem quem está dentro do automóvel, na motocicleta as pessoas estão expostas aos olhares de todos durante o trajeto percorrido. “O bairro o vê passeando, a rua assiste a sua chegada em casa [...] andar de moto, ser visto utilizando o veículo, vem causando satisfação a muita gente” (COELHO, 1997, p. 53).

A realidade em Uberlândia não se configura como exceção a esse modelo, pelo contrário, ele torna-se ainda mais acentuado. Isto acontece porque o espírito “desenvolvimentista” local acentua ainda mais os veículos motorizados “como símbolo de poder capaz de diferenciar seus proprietários perante o grupo, a comunidade e a sociedade” (SILVA; MOREIRA; FERREIRA, s/d, p. 2).

Conforme visto anteriormente, Sahlins (2003) concebe as relações econômicas como atividades práticas que obedecem a esquemas também práticos, mas que são determinadas por uma esfera simbólica. Apesar de a economia ter um fundo racional de utilidade prática, na verdade ela obedece a um sistema de representações simbólicas. Assim, ao propor um

“equilíbrio do pêndulo” entre razão prática e razão simbólica, o autor reconhece que as representações simbólicas (razão simbólica) constituem uma esfera mais importante que a satisfação das necessidades da existência humana (razão prática) para a formatação da cultura, embora não negue a existência desta última dimensão e também reconheça a sua importância no processo de formação cultural.

Estas reflexões tornam-se importantes para elucidar os fatores que propiciaram o surgimento, consolidação e reprodução de uma nova subcategoria de trabalhadores: os moto-taxistas. Tomando como referência a reflexão de Sahlins (2003), pode ser constatada a importância dos aspectos práticos para surgimento do moto-taxismo, tais como desemprego, problemas de mobilidade e popularização da motocicleta. Mas esta nova subcategoria de trabalhadores não teria surgido caso a representação da motocicleta e dos motociclistas não tivesse sido alterada no imaginário social da população brasileira. Se ainda fosse reconhecida socialmente como meio de transporte utilizado por “pessoas más” ou “playboys”, tal como nas décadas de 1950 e 1960, a motocicleta não se transformaria em meio de transporte popular, capaz de suprir as deficiências de mobilidade verificadas nos centros urbanos brasileiros. Além disso, se ainda fosse considerada um símbolo de agressividade e rebeldia, ela também não teria se tornado um meio para obtenção de renda com tamanha importância social e econômica como a que possui hoje. Se a sua representação não tivesse sido alterada no decorrer do tempo, as pessoas não iriam confiar tarefas de locomoção e entregas às pessoas que conduziam tais máquinas, pois, conforme destaca Cidade (1979, p. 10) “a motocicleta é usada como uma extensão da personalidade da pessoa”.

Depois que a motocicleta se tornou um diferenciador social, as profissões que utilizavam este veículo como principal ferramenta de trabalho ganharam importante “fôlego”. Coelho (1997) destaca que a partir do surgimento e consolidação da ideia que relaciona a motocicleta com *status* e poder, possuir este veículo implicava, simultaneamente, ter prestígio social e ainda ter uma ferramenta para obtenção de renda.

Em resumo, nos termos de Sahlins (2003), apesar da importância das razões práticas, as razões simbólicas constituíram-se como fundamentais para o surgimento, a consolidação e a reprodução de uma nova subcategoria de trabalhadores (moto-taxistas). A mudança de comportamento provocada pela ressignificação da motocicleta e a sua transformação em símbolo de *status* e poder foram essenciais para que alguns valores relacionados aos motociclistas e, principalmente, à motocicleta, fossem suplantados, abrindo a possibilidade de

surgimento, consolidação e reprodução de categorias de motociclistas profissionais nas cidades brasileiras.

Entretanto, algumas publicações demonstram otimismo excessivo em relação a suplantação destes tabus, como é o caso do estudo de Modesto Siebra Coelho, realizado em Sobral – CE. De acordo com Coelho (1997), é comum ver pessoas de idade, mulheres e crianças montadas nas garupas dos moto-taxistas sobralenses. Até algumas famílias conservadoras não mais coibem os seus entes, até mesmo as mulheres, antes proibidas de andar neste meio de transporte, de utilizar o serviço. Não mais desconfiam da idoneidade dos motociclistas e lhes confiam tarefas importantes relacionadas ao transportes de pessoas e cargas pequenas. Em Sobral, os motociclistas, antes vistos de forma pejorativa, agora prestam significativos serviços à população sobralense.

É preciso reconhecer as particularidades do trabalho de Coelho (1997), escrito durante a segunda metade da década de 1990, em um período em que o moto-táxi configurava-se como uma grande novidade, principalmente na grande região Nordeste, onde surgiram as primeiras experiências desta modalidade de transporte. Por representar uma grande inovação, a atividade demonstrava inúmeras potencialidades, dentre elas a possibilidade de suplantar por completo antigos tabus presentes na sociedade e implementar novos hábitos e costumes. É inegável que isto aconteceu nas localidades em que a atividade se desenvolveu, mas dentro de certos limites. Neste sentido, analisando o moto-taxismo em meados da década de 2010 em uma cidade média da região Sudeste, é possível perceber vários avanços em relação a aceitação do serviço pela população em geral, mas vários tabus ainda persistem. Por exemplo: durante a pesquisa de campo foram relatadas várias histórias relacionadas à desconfiança sobre o profissionalismo do moto-taxismo e sua idoneidade, tais como pessoas que se sentem acuadas diante do oferecimento pessoal do serviço, relatos de histórias de maridos ciumentos que não permitem que suas mulheres contratem o serviço, dentre outras⁵².

Relatos como este são subsidiados pela persistência de algumas reproduções negativas acerca das pessoas que utilizam motocicletas, como a representação do motociclista imprudente no trânsito. A própria motocicleta possui algumas características que facilitam atos imprudentes. Coelho (1997, p. 115) lembra que “pelo seu pequeno porte estes veículos penetram em qualquer espaço e, por sua rapidez, avançam sem dificuldades sobre as

⁵² O estereótipo do motociclista imprudente será melhor debatido no decorrer do trabalho.

sinalizações". Em geral os motociclistas são socialmente reconhecidos como pessoas inconsequentes que desrespeitam as regras de trânsito. Grisci, Scalco e Janovik (2007) destacam que, de fato, muitos motociclistas praticam direção perigosa. As dimensões reduzidas do veículo permitem atitudes como circulação por entre os carros (corredores virtuais), pela contramão das vias, em cima de calçadas, ultrapassagens perigosas e em locais proibidos, atravessar vias com o sinal vermelho, dentre outros. Quando estes condutores encontram dificuldades no deslocamento rápido nas vias de circulação, eles agem de maneira violenta. Os seus maiores alvos são os veículos de pequeno porte que "investem" sobre as motocicletas. Na maioria das vezes os motociclistas quebram os retrovisores desses automóveis e saem em disparada escondendo a placa de sua motocicleta com a mão.

Alguns motociclistas reconhecem a maneira imprudente e violenta que circulam pelas vias urbanas. Em sua defesa, os motociclistas profissionais declaram que a maioria dos acidentes envolvendo motocicletas são provocados pela má condução ou direção perigosa de motociclistas amadores. Alegam também que, se em algumas ocasiões agem de tal maneira, percorrendo as vias em alta velocidade e desrespeitando regras de circulação, o fazem para atender à necessidade imposta pelo ritmo acelerado dos centros urbanos contemporâneos. Lembrando que, para os motociclistas profissionais, a rapidez é uma das principais características da boa prestação de serviço.

Assim, Grisci, Scalco e Janovik (2007) observam que os motociclistas profissionais estabelecem uma relação ambígua com a sociedade em geral.

As seguintes falas retratam claramente tal ambigüidade: "Se tu estás com fome, eu sou bom, mas, se tu estás de carro, sou ruim" (motoboy F). "Todo mundo precisa de motoboy hoje. A pessoa que está no sinal reclamando não sabe que foi a mulher dele que ligou e quer a pizza quente em casa. É a sociedade que faz o motoboy correr, porque ela quer o motoboy agora" (motoboy H). Ou ainda, "O cliente quer tudo pra ontem e com urgência [...] Solicita que o motoboy execute o serviço o mais urgente possível. É por isso que nós somos taxados de não respeitar o trânsito, passar sobre a calçada... Porque, para não perder o emprego, o motoboy acaba desrespeitando as normas de trânsito" (presidente do sindicato dos motoboys). (GRISCI; SCALCO; JANOCIK, 2007, p. 459)

Por mais que estes trabalhadores sejam considerados motoristas inconsequentes por uma parcela da população, quando se faz necessária a contratação de um serviço de transporte rápido e barato, estas mesmas pessoas recorrem àqueles profissionais que consideram irresponsáveis. Assim, os motociclistas profissionais assumem representações ambíguas para a população. Por um lado são bons profissionais, merecedores de respeito e admiração,

quando desempenham de maneira satisfatória as suas atividades (transporte de bens e pessoas, vigilância de casas e estabelecimentos comerciais). Por outro lado são considerados arruaceiros, transgressores e irresponsáveis quando infringem as leis de trânsito para desempenhar de maneira satisfatória as suas atividades. Embora esta ambiguidade reforce a imagem negativa do motociclista imprudente, ela também permite que a população tolere a existência destes trabalhadores, independente das representações a eles associadas, favorecendo a consolidação e reprodução desta nova subcategoria profissional.

A despeito das relações ambíguas existentes entre moto-taxistas e população em geral, o alcance e disseminação da atividade pelo país, bem como a importância assumida em diversas localidades, fez com que o moto-taxismo se tornasse um tema bastante presente no cotidiano da população, sobretudo entre as pessoas de baixa renda. Diante disso, Coelho (1997) observou que o moto-taxismo tornou-se inspiração para as mais diversas expressões artísticas, como a música, por exemplo.

[O moto-táxi transformou-se naquilo] que já se pode caracterizar como um *folkway*, em torno do que um vasto imaginário próprio está se construindo. Música e poesia regionais vêm buscando inspiração no fenômeno Mototáxi. Em torno do tema, algumas composições, ao estilo *forró nordestino*, com motivos, estórias hilariantes e letras fantasiosas, já foram gravadas e com elas os DJ (disk jockeys) vêm fazendo a alegria dos ouvintes de rádio de camadas sociais menos favorecidas. Um lídimo exemplo é a canção denominada Mototáxi, interpretada pelo grupo musical cearense Mastruz com Leite. (COELHO, 1997, p. 44-45, grifos do autor)

O exemplo citado por Coelho (1997), a canção “Mototáxi”, foi interpretada originalmente pelo grupo musical cearense Mastruz com Leite e regravada pelo músico e intérprete piauiense Frank Aguiar. Ao estilo forró, a música conta, por meio de um bem elaborado e extrovertido diálogo, a história de um moto-taxista que tenta justificar para a esposa os motivos que o fizeram trabalhar à noite toda e chegar em casa de manhã sem nenhum dinheiro e com uma marca de batom na camisa. Um vídeo amador desta música postado por uma admiradora do trabalho da banda Mastruz Com Leite no *site* de vídeos Youtube⁵³ foi visualizado mais de 17.800 vezes em dois anos⁵⁴. Contando com maior reconhecimento nacional e melhor produção de áudio e vídeo, uma versão ao vivo da regravação de Frank Aguiar dessa música possui, depois de cinco anos postada,

⁵³ Criado em 2005, o YouTube é um [site](#) da internet que permite aos seus usuários [carregarem e compartilharem](#) [vídeos](#) em formato [digital](#). Seu *link* de acesso é: <https://www.youtube.com>

⁵⁴ Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8ikmDwSNinY>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

aproximadamente 137.000 visualizações⁵⁵. Há também uma terceira versão gravada por Frank Aguiar com a participação da banda Mastruz com Leite que apresenta, em dois anos, cerca de 126.500 visualizações no Youtube⁵⁶. Logicamente estes números não apresentam a dimensão exata da popularidade da música, já que para isso seria necessário um trabalho denso de levantamento de álbuns e downloads vendidos, número de reprodução em rádio, em TV, dentre outros. Mas os números acima citados permitem evidenciar que, de fato, uma música inspirada nos moto-taxistas foi e continua sendo ouvida por uma parcela expressiva da população.

Recentemente a banda campinense Varal de Cabaré adquiriu visibilidade nacional com a música “Mototáxi do Amor”. A letra da música conta a história verídica de um empresário que usava moto-táxi para promover encontros sexuais entre seus clientes⁵⁷. Como a proposta característica da banda é misturar brega e *rock n’roll* (*brega ‘n roll*) os moto-taxistas são retratados na canção de maneira bem humorada, como neste trecho: “O seu moletom rajado de tigre. E o seu capacete, amarelo neon. Acima de tudo, a sua pochete. Rasante na moto em busca do amor”. Fruto de uma parceria da banda com a cena universitária da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), o clipe produzido pela estudante e produtora Babi Fraga como parte do seu projeto de conclusão do curso de bacharelado em Arte e Mídia tornou-se um “viral”⁵⁸ na internet no final do ano de 2014 (RODRIGUES, 2014). Postado no dia 18 de Outubro de 2014 no canal da banda em *site* no Youtube, o clipe oficial contava com aproximadamente 195.000 visualizações em até meados de fevereiro de 2015⁵⁹.

Apesar do sucesso recente da banda Varal de Cabaré, o ritmo brega vem produzindo canções inspiradas pelo moto-taxismo há algum tempo, como a canção “Mototaxi”, de Eldon Britto⁶⁰, um cantor que se auto-intitula como um autêntico representante da MPB (Música

⁵⁵ Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4dMYyKufaHE>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

⁵⁶ Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=vVHHtPCYfrY>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

⁵⁷ Informação retirada da matéria de Leonardo Rodrigues, no UOL Música. Ver: Rodrigues (2014).

⁵⁸ “Virais” são criações digitais que alcançam alto poder de reprodução e circulação na internet, adquirindo assim grande popularidade.

⁵⁹ Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QHkoA9YJ5GE>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

⁶⁰ A canção “Moto Taxi” de Eldon Britto apresenta 146 visualizações no Youtube. Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-e2IgqfR7BI>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

Popular Brega)⁶¹ e que já lançou mais de trinta discos, sendo quatro deles discos de ouro. Diferentemente de Eldon Britto e o seu brega romântico, a banda Dinho Shineray e as Chineretes aborda o moto-taxismo por meio de letras bem humoradas. A mistura de comédia e ritmo brega parece ter agradado internautas, que visualizaram o clipe da música quase 184.000 vezes no período em que o vídeo está no ar, dois anos⁶².

Artistas sertanejos também encontraram no moto-taxismo uma fonte de inspiração para compor suas canções. Apesar de não desfrutarem de reconhecimento midiático e não possuírem número fenomenal de visualizações no *site* Youtube⁶³, a dupla Jairo Marques e Tony Carlos interpreta uma música intitulada “Moto Taxi”, que aborda questões bastante importantes na realização deste serviço. Trechos como “saio de casa cedinho vou trabalhar, sem ter hora de voltar, sem saber o meu destino”, ou “amo minha profissão, sou o meu patrão” e “trabalho esforçado, mas tenho liberdade, conquisto muita amizade e cativo os meus clientes, respeito os limites da velocidade, conheço toda a cidade e no trânsito sou prudente” evidenciam várias questões importantes no estudo e reflexão da atividade, tais como carga horária, relações de trabalho, relações com clientes, respeito às regras e normas de circulação, dentre outras.

O moto-taxismo também se tornou fonte de inspiração para letras de *funk* e *hip hop*. Em música intitulada “Senta no Moto Taxi”, MC Babão, utilizando letra simples e uma batida alegre e dançante, transforma o ato de sentar na motocicleta e o movimento de acelerar a máquina com a mão em coreografia. Estima-se que a música tenha sido visualizada no *site* Youtube mais 193.000 vezes, somando todas as diferentes versões e vídeos disponibilizados no canal da internet⁶⁴. Tamanha popularidade fez MC Babão participar de um importante

⁶¹ Originalmente MPB é uma sigla criada a partir da expressão Música Popular Brasileira para identificar um gênero musical brasileiro surgido na segunda metade da década de 1960. Posteriormente foi também apropriada e utilizada por outro grupo de artistas para designar o gênero musical brega.

⁶² Clipe disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nsPzJRqAv2U>; Acesso em: 18 de Fevereiro, 2015.

⁶³ Com aproximadamente 4.000 visualizações, o clipe da música “Moto Taxi” de Jairo Marques e Tony Carlos está disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4kk121MAHmg>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

⁶⁴ Uma das versões do clipe está disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=2ZrFEH-mBB0>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

programa de TV, bastante popular entre o público jovem, Pânico na TV⁶⁵. O quadro em questão era o “Funk Zica da Comunidade”, uma espécie de competição entre os *funks* mais populares nas favelas e comunidades brasileiras. MC Babão representava o Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro.

O moto-táxi também é citado em outros *funks*, como por exemplo em “Moto-Taxi”, canção de MC Cidinho, famoso músico carioca, que possui aproximadamente 110.000 visualizações no Youtube⁶⁶. Entretanto, neste caso, mais interessante que a popularidade da música (medida em visualizações no site Youtube) é notar como o moto-taxismo é abordado como parte do cotidiano retratado pelo compositor. Por meio de rimas muito bem construídas, MC Cidinho descreve como o moto-táxi é útil nas comunidades para realização de práticas criminosas e ilegais e também nas situações em que é necessário abordar assuntos que não dispensam o tratamento pessoal, não podendo ser discutidos via telefone, rádio ou internet.

Ao demonstrar que o moto-táxi tornou-se fonte de inspiração para diferentes estilos musicais, típicos de diferentes regiões do país, tal como forró cearense, brega campinense, *funk* carioca, sertanejo; ao evidenciar as diversificadas abordagens conferidas pelos compositores ao fenômeno moto-táxi em suas canções, ora privilegiando o humor ora enfatizando o romantismo; ao verificar a popularidade alcançada por algumas destas canções, tornando-se verdadeiros “virais” na internet, pode-se concluir que o moto-taxismo está, de fato, bastante presente no imaginário da população brasileira. Se Modesto Siebra Coelho afirmava, em 1997, nos primórdios do moto-taxismo no Brasil, que estava sendo construído um vasto imaginário em torno da atividade, os exemplos musicais citados acima demonstram que quase duas décadas depois esse imaginário encontra-se edificado e em plena efervescência artística.

2. 2. O Moto-taxismo na Literatura Acadêmico-Científica

⁶⁵ Pânico na TV foi um [programa de televisão](#) brasileiro produzido pela rede de televisão [RedeTV!](#). Exibido dominicalmente (com reprise às sextas-feiras), foi ao ar entre os anos de [2003](#) a [2011](#), até os seus integrantes serem contratados pela Rede Bandeirantes (Pânico na Band).

⁶⁶ Uma das versões do clipe está disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Op3_caC4xhc; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

Após verificar as condições de surgimento, consolidação e reprodução do moto-taxismo em Uberlândia, torna-se necessário conferir a maneira como a comunidade acadêmica especializada tem abordado este objeto de estudo. As reflexões que se seguem apresentam-se como complemento e aprofundamento de uma breve discussão bibliográfica realizada em Melo (2012), no tópico intitulado “O moto-taxismo na literatura acadêmico-científica”, localizado entre as páginas 23 a 41. Além de auxiliar e fundamentar as discussões subsequentes desta dissertação, ao ser realizada de forma ampla e aprofundada, espera-se que esta revisão bibliográfica contribua para os trabalhos científicos posteriores acerca do moto-taxismo.

De início, os trabalhos científicos que tomam o moto-taxismo como problemática central e/ou como principal objeto de estudo podem ser divididos em dois grandes grupos. 1) aqueles alocados na área das Ciências da Saúde; 2) aqueles que se encontram na área das Ciências Humanas. No primeiro grupo estão os trabalhos relacionados com a saúde dos mototaxistas. O número de acidentes de trânsito envolvendo estes trabalhadores, bem como a forma e a gravidade dos ferimentos decorrentes constituem as principais preocupações. Além disso, estudos sobre inalação de poluentes, exposição a raios solares, dentre outros, são também problemáticas recorrentes neste grupo. As principais áreas do conhecimento que desenvolvem pesquisas acadêmicas com este viés são Medicina, Fisioterapia e, principalmente, Enfermagem.

No segundo grupo, por sua vez, estão os trabalhos que enfatizam os aspectos humanos, individuais e sociais, relacionados ao moto-taxismo. Dentre as principais áreas do conhecimento que desenvolvem pesquisas acadêmicas com este enfoque estão: Geografia, Economia, Sociologia e Antropologia. Destacam-se os estudos geográficos acerca do moto-taxismo, que abordam questões variadas, dentre as quais se evidencia a questão da mobilidade nos centros urbanos, em claro diálogo com o Urbanismo e a Engenharia de Trânsito. Os estudos econômicos enfatizam a influência do moto-taxismo na economia em diferentes níveis (local, regional, estadual e federal). Nos locais em que a atividade ainda não é regulamentada, há também esforços para relacionar o moto-taxismo à economia informal. A Sociologia e a Antropologia, mesmo não apresentando muitas pesquisas com este objeto de estudo, preocupa-se em elucidar os impactos sociais e culturais provocados pelo surgimento do moto-taxismo, assim como as regras de funcionamento desenvolvidas na sua realização cotidiana.

De fato esta diferenciação entre os trabalhos acadêmicos sobre o moto-taxismo apresenta fragilidades, principalmente por haver pesquisas que gravitam, em diferentes níveis, entre os grupos. Há estudos que abordam a questão humana da atividade, mas inevitavelmente precisam abordar, mesmo que *en passant*, questões relacionadas à saúde dos moto-taxistas. Há outras pesquisas que, ao contrário, privilegiam a questão da saúde destes trabalhadores, mas para abordar tal tema precisam elucidar aspectos humanos da atividade, como perfil sócio-econômico do trabalhador, por exemplo. Por fim, também há investigações acadêmicas que abordam de maneira mais ou menos simétrica os aspectos humanos e relacionados à saúde dos moto-taxistas. Um bom exemplo são os trabalhos que analisam os impactos do crescimento do número de motocicletas em circulação, a sua utilização como transporte público alternativo e as taxas de acidentes de trânsito nesta nova conjuntura.

A despeito de suas fragilidades, esta divisão inicial é útil para delimitar a produção acadêmica que será revisada a seguir. O critério utilizado para seleção dos textos revisados será o grupo em que a produção se encontra. Por se tratar de uma pesquisa que transita entre os campos da Sociologia e da Antropologia, os trabalhos que se encontram na área das Ciências Humanas terão privilégio sobre aqueles que estão alocados na área das Ciências da Saúde. Exceções serão abertas para os textos que, independente do grupo em que estiverem classificados, abordarem o moto-taxismo em Uberlândia – MG. Neste sentido, estudos que privilegiam a temática da saúde do trabalhador moto-taxista em Uberlândia também serão abordados na revisão bibliográfica, exatamente por se tratar de investigações realizadas no mesmo *lócus* e com os mesmos atores sociais em questão nesta dissertação, podendo apresentar contribuições para as reflexões aqui realizadas.

O levantamento bibliográfico foi realizado de modo majoritariamente eletrônico. Diversas bases de dados digitais foram consultadas, dentre as quais se destacam: o mecanismo de pesquisa da biblioteca da Universidade Federal de Uberlândia (UFU)⁶⁷, o banco de teses e dissertações da Universidade Federal de Uberlândia (UFU)⁶⁸ e Universidade de São Paulo (USP)⁶⁹, os bancos de textos Scielo⁷⁰, Scirus⁷¹ e Google Acadêmico⁷². A ênfase no

⁶⁷ Disponível em: <http://www.bibliotecas.ufu.br/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

⁶⁸ Disponível em: <http://www.bdtd.ufu.br/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

⁶⁹ Disponível em: <http://www.teses.usp.br/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

⁷⁰ Disponível em: <http://www.scielo.org/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

levantamento de referências por vias eletrônicas justifica-se pelas características específicas das publicações especializadas no estudo do moto-taxismo. Há apenas um livro publicado sobre este tema/objeto de pesquisa. As demais publicações são monografias, dissertações e teses, artigos de periódicos científicos e *papers* que compõem anais de eventos acadêmicos. Atualmente a forma mais eficaz e ampla de pesquisar trabalhos destas publicações é por vias eletrônico-digitais, uma vez que as principais universidades disponibilizam versões digitais das teses e dissertações defendidas em seus programas de pós-graduação; os periódicos científicos e anais de eventos acadêmicos apresentam versões digitalizadas acessíveis para consulta na internet.

Mas esta forma de consulta *on line*, apesar de parecer simples para a conjuntura atual, demonstrou ser demasiado trabalhosa. Um dos fatores que dificultaram o levantamento bibliográfico foi a variação da grafia do termo “moto-táxi” e seus derivados. A falta de consenso acerca da escrita deste termo fez com que todas as palavras chaves digitadas nos mecanismo de busca fossem repetidas diversas vezes, cada qual com a sua possível variação. Por exemplo: não bastava pesquisar apenas o termo “moto-táxi”, era preciso fazer, no mesmo mecanismo de busca, pesquisa com “moto-taxi”, “mototáxi” e “mototaxi”. O mesmo se aplica as variações do termo, “moto-taxista” e “moto-taxismo”.

Outra dificuldade detectada durante o processo de levantamento bibliográfico foi referenciar os textos encontrados. De maneira geral, não havia grandes dificuldades para encontrar a fonte de periódicos eletrônicos, teses e dissertações. Por outro lado, houve casos em que foi preciso fazer verdadeiros rastreamentos para identificar a fonte de alguns trabalhos, principalmente aqueles que foram publicados em anais de eventos científicos. Acredita-se que tal dificuldade aconteça devido a uma falta de cuidado da organização de alguns eventos científicos, que disponibilizam os trabalhos em anais no formato de CD-ROM sem as devidas informações sobre o evento em que foram apresentados. Posteriormente estes trabalhos são divulgados na internet, tornando-se mais acessíveis ao grande público, mas com o acesso às informações de suas fontes dificultadas. Para garantir maior rigor à análise, os trabalhos cujas fontes não foram encontradas foram descartados.

⁷¹ Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/scirus/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

⁷² Disponível em: <https://scholar.google.com.br/>; Acesso em: 29 de janeiro de 2015.

Visando maior organização e melhor entendimento, os textos levantados serão discutidos em blocos, de acordo com o *lócus* da pesquisa. Por exemplo: foram encontrados vários textos sobre o moto-taxismo em Macapá – AP e em Campo Grande – MS; eles serão abordados em conjunto, visando possibilitar maior diálogo entre eles, com o objetivo de estabelecer um entendimento amplo da atividade nos municípios em questão.

Por se tratar da única obra científica publicada por uma editora no formato de livro que trata do tema moto-táxi, o primeiro texto abordado nesta revisão bibliográfica será o livro de Modesto Siebra Coelho⁷³, “A Nova Onda no Transporte Urbano: Mototáxi”⁷⁴. Publicado no ano de 1997, pela Edições UVA, com 141 páginas, o livro está dividido em 14 capítulos, sendo dois deles destinados à bibliografia: suporte e referenciada. Além dos capítulos, há também uma pequena introdução do autor e um Prefácio, assinado pela Professora Maria Clélia Lustosa da Costa⁷⁵.

Já no Prefácio, ao realizar um jogo de palavras com o título do livro, Maria Clélia destaca o caráter inédito da obra de Coelho: “‘A (h)onda do mototáxi’, ou ‘a nova (h)onda no transporte urbano’, título que em si representa uma interessante inventiva de Modesto, é o primeiro livro a discutir este novo sistema de transporte coletivo” (COELHO, 1997, p. 16). No decorrer do livro, Modesto reconhece o pioneirismo da sua pesquisa: “este ensaio, sem dúvida, [é] a primeira abordagem acadêmica relativa ao tema” (COELHO, 1997, p. 26)⁷⁶.

⁷³ De acordo com informações contidas na própria obra “A Nova Onda no Transporte Urbano: Mototáxi”, Modesto Siebra Coelho é “geógrafo, com Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, suas atividades dividiram-se entre a cátedra no domínio de diferentes disciplinas da Geografia, o assessoramento técnico, a pesquisa interdisciplinar em ciências sociais, a administração universitária e municipal e o magistério público e provado de 2º Grau [...] Nos dois últimos anos, foi Pró-Reitor de Administração da Universidade Estadual Vale do Acaraú e, atualmente, é Diretor da Casa da Geografia de Sobral”. Portanto as informações citadas estão desatualizadas, pois remontam ao ano de 1997. As indicações não estão atualizadas porque não foram localizadas outras informações sobre o autor, tais como o seu currículo na Plataforma Lattes.

⁷⁴ A Professora Maria Clélia afirma: “‘a (h)onda do mototáxi’, ou ‘a nova (h)onda no transporte urbano’, título que em si representa uma interessante inventiva de Modesto” (COELHO, 1997, p. 16). Isto porque, apesar de ter outros modelos circulando como moto-táxi nas cidades da região (como Yamaha e Agrale), “pela economicidade, o mercado de transporte urbano é dominado, de ponta a ponta, pela motocicleta Honda 125, um modelo leve, de baixo consumo de combustível, fabricado pela Amazonas Motohonda de Manaus” (COELHO, 1997, P. 66). Além disso, Sobral possuía uma grande revendedora de motocicletas Honda – Motovel.

⁷⁵ De acordo com currículo da Plataforma Lattes, atualmente Maria Clélia Lustosa da Costa é Professora Adjunta do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC).

⁷⁶ Na ocasião, Modesto Siebra Coelho , justificou que o trabalho “surgiu em razão das temáticas de pesquisa visualizadas para o Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos – NEURB, uma unidade da recém-fundada Casa da Geografia de Sobral – Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA, projetada para trabalhos relacionados, preferencialmente, com o estudo dos problemas regionais e da questão local” (COELHO, 1997, p. 26).

Maria Clélia destaca no Prefácio que o “livro do Prof. Modesto Siebra Coelho é muito interessante pelo estilo interrogativo e busca constante de respostas” (COELHO, 1997, p. 15). O próprio autor reconhece que o “livro explora e exibe a questão do Mototáxi como uma problemática de estudo cercada de vasta complexidade e múltiplas interfaces, tomando-a como objeto de ciência, apesar do novo e do inusitado em que ele ainda se constitui” (COELHO, 1997, p. 26-27). A definição de moto-táxi criada pelo autor evidencia a multiplicidade de elementos intrínsecos à atividade.

Em síntese, segundo a abordagem que procedemos, Mototáxi é um fenômeno urbano e fato social; meio e sistema de transporte urbano; modalidade alternativa de transporte e atividade econômica e serviço; geração de empregos e de renda; trabalho informal e ocupação remunerada; problema viário urbano e questão de segurança da população; alteração de valores e mudança de hábitos; modificação de comportamentos individuais e coletivos; risco, atividade lúdica e até aventura. (COELHO, 1997, p. 26-27)

Entretanto, o excesso de perguntas que o autor pretende responder e as múltiplas interfaces que pretende abordar fazem com que ele trabalhe várias *nuances* do moto-taxismo sem enfatizar e aprofundar nenhuma delas. Na intenção de abordar a totalidade do novo tema, o autor não mantém um foco específico na sua discussão. Esta opção não anula sua contribuição e nem constitui um problema, pois, além de contribuir teoricamente para o estudo do moto-taxismo, a obra de Coelho também passa a ser um bom ponto de partida para pesquisas sobre o tema. Prova disso é o resgate e o diálogo com a obra de Coelho em diversos momentos das discussões realizadas nesta dissertação. O excesso de interrogativas do autor explica-se pelo pouco tempo que teve para refletir sobre a nova modalidade de transporte, já que o livro foi publicado poucos meses depois do seu surgimento em Sobral, no Ceará, em um contexto em que o moto-táxi representava uma grande novidade para a sociedade sobralense na segunda metade da década de 1990.

Estes fatores explicam também o fato de o autor aparentar não ter se distanciado o suficiente do seu objeto de pesquisa, a ponto de não perceber como a empolgação socialmente compartilhada em relação à nova modalidade de transporte estava interferindo na sua avaliação sobre o moto-táxi. Coelho identifica potencialidades relativamente descabidas para uma atividade recém criada, como o poder de derrubar velhos tabus e impor novos valores sociais. De fato o moto-taxismo está transformando hábitos e costumes nas cidades em que se desenvolve, mas este processo não ocorreu em poucos meses, ao contrário, é um procedimento lento, gradual e contínuo.

Outro ponto passível de crítica na obra do Prof. Modesto foram os recorrentes “achismos” e especulações em detrimento da realização de análises dos fatos concretos. Em vários momentos da obra o autor, baseado em entrevistas e acompanhamento de jornais durante nove meses, faz previsões acerca do futuro do moto-taxismo. Algumas se concretizaram, como a difusão da atividade por todo o território nacional. Mas outras não, como por exemplo a regulamentação da atividade, que se demonstrou árdua e antagônica em diversos municípios, ao contrário do previsto pelo autor, que afirmava que “o caminho da sua legalização e regulamentação, sem dúvida, será[ia] uma corrida com final feliz” (COELHO, 1997, p. 101).

Na ânsia de estabelecer o “marco zero” da atividade no Brasil, o autor elege Crateús, uma cidade cearense, como o berço do moto-taxismo. Nomeia também o ex-bancário Antônio Edilson Mourão como o seu criador. Entretanto, estas afirmações parecem conter um nível bastante elevado de detalhes não comprovados no texto. Por exemplo: como provar que o moto-taxismo não foi praticado anteriormente em outra cidade brasileira? Como demonstrar que foi, de fato, o Sr. Mourão o primeiro a ter a ideia de transformar a motocicleta em transporte público? Para além do alto grau de especificidade e falta de comprovação científica, os argumentos do autor tornam-se ainda mais passíveis de observação ao se considerar outro trabalho que afirma que o moto-taxismo é praticado na Nigéria desde a década de 1970 (BRASILEIRO, 2005). Se o moto-taxismo se fez notar na Nigéria ainda nos idos da década de 1970, não seria possível que alguma outra pessoa tivesse implementado este meio de transporte no território nacional antes do Sr. Mourão tê-lo praticado em Cratéus, em meados da década de 1990?

O problema mencionado pode, pelo menos em partes, ser justificado pela escassa produção sobre o moto-taxismo existente até o momento em que a obra do Prof. Modesto foi publicada. Como praticamente não havia trabalhos específicos sobre o tema, Coelho precisou estabelecer diálogo com a produção acadêmica de sua área de formação, a Geografia. No Capítulo 2, intitulado “Viagem Curta Pela Teoria”, o autor demonstra a importância da mobilidade urbana na sociedade contemporânea e a maneira como o aumento das populações nos centros urbanos não foi acompanhado pelo investimento no setor de transportes, gerando inúmeros transtornos e prejuízos. Além disso, durante todo o texto o autor procura demonstrar que “o mototáxi é filho do desemprego e da recessão” (COELHO, 1997, p. 135-136). Pode-se,

assim, concluir que estes fatores práticos, associados a elementos psicossociais, propiciaram o surgimento do moto-taxismo.

A partir desta conjuntura, Modesto Siebra Coelho observa que o moto-taxismo rapidamente se espalhou por toda a região. Sobre a difusão da atividade o autor destaca um ponto bastante relevante: o sentido da difusão do moto-taxismo. Apesar de ser incerto precisar o local exato do surgimento da atividade no Brasil, há quase um consenso entre os pesquisadores de que o moto-táxi manifestou-se primeiramente na grande região Nordeste. A partir desta constatação, faz sentido a observação do autor, sugerindo que a espacialização da atividade se deu “do Norte para o Sul, se não no inverso da tendência natural centro-periferia, pelo menos na contramão deste processo de dependência, ditado pelo modelo de desenvolvimento brasileiro, onde quase tudo tem origem no Sudeste e só depois se difunde para as outras regiões do País” (COELHO, 1997, p. 26).

Ao abordar o tema da longevidade do moto-taxismo, Coelho demonstra-se cuidadoso, tendo em vista a sua recente criação: “é muito cedo para a formulação de um prognóstico quanto à longevidade do sistema. O sistema tem apenas 9 meses de vida [...] Sua saúde até o momento não tem exigido maiores cuidados. Nada de UTI” (COELHO, 1997, p. 73). No decorrer da discussão ele toma posição mais otimista em relação à perpetuação da atividade. Para o autor, o único fator que pode decretar o aniquilamento do moto-taxismo é o maior investimento no transporte público, algo que ele julga improvável.

[...] só existe uma única forma pela qual se poderá assistir ao aniquilamento do sistema Mototáxi.

Esta forma se resumiria no ato de prover as cidades e suas populações de sistemas e meios de transportes que sejam os mais adequados do ponto de vista de comodidade, rapidez e segurança; acessíveis financeiramente e quanto ao seu alcance; e suficientes quantitativamente e qualitativamente ao atendimento das demandas.

Só esta medida, de certa forma, impossível no contexto de nossas cidades, seria capaz de provocar o recuo ou a atrofia do novo sistema. (COELHO, 1997, p. 79)

Ainda neste livro o autor afirma de maneira decidida: “fica evidente que está se consolidando, na região Nordeste e no País, um novo *modus* de transporte, o transporte por meio de motocicletas e as proporções por este serviço não dão margem a que se pense na sua reversibilidade” (COELHO, 1997, p. 101, grifo do autor).

Ao visualizar uma trajetória longa e fecunda para o moto-taxismo, fica evidente que a atividade irá continuar gerando renda para os trabalhadores que nela estão inseridos.

Entretanto, o autor não reconhece o moto-táxi como solução para os problemas de trânsito e circulação. Apesar de se colocar a favor do sistema, Coelho não quer “dizer que Mototáxi seja solução adequada, ou que com ele, simplesmente, os problemas de transporte das populações de baixa renda estejam resolvidos” (COELHO, 1997, p. 128). Pelo contrário, ele até faz uma ressalva sobre a utilização do moto-taxi como meio de transporte público, afirmando que a atividade constitui uma anti-solução para uma conjuntura bem específica (desemprego e crise de mobilidade):

A rigor, o Mototáxi é anti-sistema e anti-solução de transporte urbano, pois é transporte individual. E dos meios de transporte já experimentados pela humanidade, a segurança da motocicleta é, certamente, a menor entre todas, do boi e cavalo, aos aviões supersônicos. Sua comodidade também é das menores. (COELHO, 1997, p. 42)

Atualmente a obra de Modesto Siebra Coelho constitui uma referência obrigatória para todos os estudos que abordam o moto-taxismo a partir de uma perspectiva pautada na abordagem das Ciências Humanas. Para além das ricas contribuições teóricas, reflexões refinadas e descrições minuciosas dos primórdios do moto-taxismo em Sobral – CE e proximidades, o texto é importante por ser o pioneiro a abordar tal temática. Em um contexto histórico em que a difusão do conhecimento era realizada quase que unicamente por meio de materiais impressos, a publicação de um livro sobre o moto-táxi possibilitou a divulgação deste tema de pesquisa e objeto de estudo para a comunidade acadêmica.

Tal como o texto do professor Modesto Siebra Coelho, o artigo “Mototáxi: Uma alternativa no transporte urbano de Sobral?”⁷⁷, de autoria do historiador Antônio Nilson Gomes⁷⁸ e do professor Adauto Neto Fonseca Duque⁷⁹ também realiza um estudo do moto-taxismo em Sobral – CE, mas procurando entender a forma como a atividade se desenvolveu durante sua primeira década de implantação no município, entre os anos de 1996 e 2006. Os

⁷⁷ Este artigo, publicado na Revista Homem, Espaço e Tempo, em março de 2009, é um recorte da monografia homônima de Antônio Nilson Gomes, orientada pelo Professor Adauto Neto Fonseca Duque, como requisito obrigatório para conclusão do curso de graduação em História na Universidade Estadual Vale do Acaraú.

⁷⁸ De acordo com currículo da Plataforma Lattes, Antônio Nilson Gomes possui graduação em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (2009) e especialização em História do Brasil pela Faculdades INTA (2012).

⁷⁹ De acordo com currículo da Plataforma Lattes, Adauto Neto Fonseca Duque é graduado em História pela Universidade Federal do Amazonas (2000) e mestre em História Social pela Universidade Federal do Ceará (2004). Atualmente é professor efetivo na Universidade Estadual do Piauí, Campus Professor Barros Araújo, na cidade de Picos.

principais objetivos do artigo são entender o surgimento da atividade no Brasil, compreender as transformações que provocou na paisagem urbana e nos relacionamentos humanos e elucidar a maneira como a atividade moto-táxi está estruturada na cidade de Sobral – CE. O estudo busca também contribuir com a historiografia local, levantando temas pouco usuais, mas com grandes potencialidades de análises. Entretanto, apesar de ressaltar a importância de introduzir novos temas aos estudos acadêmicos historiográficos, Gomes e Duque destacam as dificuldades ao trabalhar temas cuja bibliografia específica seja escassa. Diante da falta de referenciais bibliográficos e das dificuldades para acessar documentos oficiais nas repartições públicas de Sobral, a alternativa encontrada pelos autores foi recorrer às fontes orais, realizando entrevistas com moto-taxistas e usuários do serviço.

Gomes e Duque (2009) concordam com Coelho (1997) em relação ao surgimento da atividade em Crateús, no Ceará, fruto da atitude empreendedora do Sr. Mourão, e a sua difusão em todo o território nacional devido à associação de fatores práticos e simbólicos, tais como popularização da motocicleta, transformação do veículo em símbolo de *status*, entre outros. Todavia, Gomes e Duque acrescentam informações importantes em sua análise, principalmente em relação aos desdobramentos da atividade no município de Sobral, na sua primeira década de implantação. Para os autores “foi Sobral a primeira cidade a regulamentar a nível municipal a profissão mototáxi. Além disso, o sistema desenvolvido em Sobral foi modelo para várias cidades do Nordeste e de outras regiões do Brasil” (GOMES; DUQUE, 2009, p. 124-125). Eles também atualizaram dados quantitativos relevantes, como o número de moto-taxistas exercendo a atividade em Sobral, que de acordo os autores era, em 2009, 634 (seiscentos e trinta e quatro) moto-taxistas.

Gomes e Duque (2009), analisando os primeiros dez anos de implementação da atividade em Sobral, identificaram a maneira como o advento e consolidação do moto-táxi como meio de transporte provocou uma reconfiguração urbana da cidade, conforme também já era apontado por Coelho (1997). Para os autores, a quantidade de motos circulando pelas ruas aumentou significativamente, mudando a paisagem urbana. Para todo lado que se olhasse havia um moto-taxista parado a espera de clientes ou realizando o seu serviço pelas ruas da cidade. Isso representou uma grande transformação no transporte humano na cidade, principalmente para a população de baixa renda que, antes de 1996, precisavam vencer longas distâncias a pé ou de bicicleta, pois o transporte de táxi era inviável para estas pessoas, que passaram “a contar com um sistema de transporte barato e eficiente” (GOMES; DUQUE,

2009, p. 125). Neste contexto, o “advento da ‘empresa’ mototáxi em Sobral invariavelmente não deixa de ser um evento social” (GOMES; DUQUE, 2009, p. 128).

Entretanto, as maiores e mais originais contribuições de Antônio Gomes e Adauto Duque em seu artigo consistem em explicar a maneira como o moto-taxismo foi organizado em Sobral: de 1996 até por volta de 1999 a atividade foi monopolizada pelas “empresas”⁸⁰; mas a partir de 1999 as concessões de trabalho eram emitidas individualmente aos trabalhadores moto-taxistas filiados ao sindicatos municipal da categoria.

De início, o serviço de moto-táxi estruturou-se graças à autorização por parte da Prefeitura Municipal de Sobral a algumas “empresas”, que estariam credenciadas a exercer a atividade de forma legal na cidade. “A primeira empresa a explorar o sistema mototáxi de transporte urbano em Sobral foi instalada por Sávio Ponte, empresário, dono da maior concessionária de moto Honda da região Norte do Ceará: Motovel” (GOMES; DUQUE, 2009, p. 134). O “caso Motovel” também foi abordado no trabalho de Coelho (1997).

Entretanto, os moto-taxistas estavam vinculados a estas empresas apenas por sua força de trabalho, pagando taxas diárias aos seus donos, sem qualquer vínculo empregatício legal, o que não lhes conferia garantias trabalhistas, tais como INSS, FGTS, décimo terceiro salário e férias remuneradas. O valor de uma diária⁸¹ era, em 1996, cinco vezes maior que o valor de uma corrida⁸². O custo de manutenção das “empresas”, por sua vez, era demasiado baixo, uma vez que contavam apenas com uma mesa, um telefone, uma telefonista e duas garrafas térmicas, uma de água e outra de café. Assim, o alto valor da diária, a ausência de despesas com encargos trabalhistas e o baixíssimo custo de manutenção permitiu que as empresas lucrassem grandes quantias em dinheiro e aumentassem cada vez mais seu controle da atividade. Em 1996, Sobral tinha 26 “empresas” atuando no setor de moto-táxi (GOMES; DUQUE, 2009, p. 135).

Mas, se por um lado os “empresários” estavam satisfeitos com os lucros obtidos com a atividade, os moto-taxistas vinculados precariamente às empresas começaram a questionar a

⁸⁰ Conforme será visto mais a frente, o termo “empresa” utilizado por Gomes e Duque (2009) pode ser considerada análogo ao termo “centrais particulares” desenvolvido nesta dissertação.

⁸¹ Conforme será visto mais a frente, nesta dissertação o valor da diária paga ao dono da central foi denominado de “taxa de utilização”.

⁸² De acordo com Gomes e Duque (2009, p. 134-135), no ano de 1996, o valor da corrida era R\$ 1,00 e o preço da diária era de R\$ 5,00.

forma de organização da atividade na cidade. Por fim, a relação entre os donos das empresas com os moto-taxistas estava tomando proporções intoleráveis, chegando a haver casos de agressões públicas (físicas e verbais) aos moto-taxistas que atrasavam o pagamento das diárias. Estes fatores “fizeram com que os mototaxistas iniciassem uma série de reivindicações por melhores condições de trabalho para a categoria, o que terminou com a fundação de um sindicato e o fim das empresas” (GOMES; DUQUE, 2009, p. 126).

Depois de intensas movimentações e reivindicações dos moto-taxistas, organizados em torno do sindicato municipal da categoria, após três anos, a lei que autorizava as concessionárias de moto-táxi a atuar no transporte urbano de Sobral – CE foi alterada, fazendo com que as “empresas” deixassem de existir e fossem distribuídas 374 (trezentos e setenta e quatro) vagas aos moto-taxistas da cidade. Os profissionais passaram a trabalhar com maior liberdade, vinculados apenas ao sindicato de moto-taxistas da cidade e à Prefeitura Municipal, sem o intermédio das empresas. Vale ressaltar que as vagas para trabalhar como moto-taxista em Sobral foram se valorizando com o passar do tempo. Em 2009, cada uma valia, aproximadamente, R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) e só podia ser comprada mediante o interesse de um dos moto-taxistas em vender a vaga de que dispunha. Desde então, a Prefeitura não concedeu novas vagas para moto-taxistas trabalharem na cidade.

No entanto, mesmo após a extinção das “empresas” e a criação do sindicato, apesar de alguns avanços e conquistas (tais como a aquisição de uma ambulância pelo sindicato para atender os associados em caso de acidentes ou de doença e estabelecimento de parcerias com bancos para criação de linhas de financiamento para a renovação da frota de motocicletas), os moto-taxistas da cidade Sobral ainda continuam desprovidos das garantias trabalhistas, principalmente por não terem carteira de trabalho assinada. Isto é, a despeito dos moto-taxistas terem a permissão para exercer a atividade no município, a relação destes trabalhadores com o Estado permaneceu inalterada, uma vez que mesmo com a permissão eles não passam a ser reconhecidos como trabalhadores formais autônomos, mas são ainda trabalhadores informais, isentos de direitos e garantias trabalhistas.

Em artigo intitulado “Moto táxi: Subemprego e degradação do homem”, publicado no III Seminário Políticas Sociais e Cidadania, em 2010, na Universidade Católica de Salvador, Robério Pereira Barreto⁸³ também discute o moto-taxismo na grande região Nordeste, mais

⁸³ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Robério Pereira Barreto possui graduação em Letras pela Universidade do Estado de Mato Grosso (2000), graduação em Letras pela Universidade do Estado de Mato

precisamente no município de Irecê, na Bahia. Em seu trabalho, o autor destaca “o processo degradante pelo qual vem passando os profissionais que atuam como transportadores de passageiros e pequenas mercadorias” (BARRETO, 2010, p. 1). Sua tese principal é que “o trabalho de mototaxista em Irecê – BA, constitui-se em ação que degrada os indivíduos em virtude das precariedades da profissão, sobretudo, no que diz respeito aos direitos previdenciários e trabalhistas conforme a lei” (BARRETO, 2010, p. 4).

De maneira semelhante a diversos outros autores que estudam o fenômeno do moto-taxismo, Barreto (2010) reconhece as mudanças drásticas ocorridas no mundo do trabalho como algumas das principais influências para o surgimento do moto-táxi. Segundo ele, após essas mudanças, muitos dos trabalhadores tiveram:

[...] que reformular sua maneira de ser no mundo do trabalho. Uma delas foi buscar nas atividades alternativas mecanismos que viriam a preencher as lacunas e deficiências deixadas pelo o Estado e, com isso, garantir a renda para assegurar o sustento da família.

O serviço de moto táxi foi uma saída encontrada por trabalhadores afastados do trabalho formal, e que tiveram que retornar as suas cidades de origem, normalmente no interior do país, onde o serviço de transporte urbano é precarizado ou negligenciado pelos municípios. Nesse contexto, está a maioria dos municípios de pequeno porte do Brasil, sobretudo, no nordeste. [(BARRETO, 2010, p. 3)

De acordo com este autor, os primeiros moto-taxistas enfrentaram muitas dificuldades estruturais para realização de sua atividade, tais como ausência de vínculos empregatícios formais e de garantias trabalhistas como INSS, férias remuneradas e décimo terceiro salário. No entanto, mesmo após este serviço estar sendo executado por longos anos e ter se espalhado por todo o território nacional, a organização do moto-taxismo parece não ter sofrido grandes alterações.

Na cidade de Irecê, o moto-taxismo é uma atividade regularizada, pois a Prefeitura Municipal concede registro e alvará de funcionamento às empresas de moto-táxi. Mas mesmo com a regulamentação do serviço, os moto-taxistas da cidade não se viram mais protegidos na realização de sua atividade profissional. Pelo contrário, eles se encontraram na mesma condição (sem os direitos trabalhistas) e sendo obrigados a pagar uma taxa de administração

Grosso (2003), Mestrado em Educação e Contemporaneidade pela Universidade do Estado da Bahia (2010) e Doutorado em Educação pela Universidade Federal da Bahia (2013). Atualmente é professor assistente B, da Universidade do Estado da Bahia. Tem experiência no ensino-aprendizagem com Tecnologias Digitais, Gêneros Textuais Digitais e Lingüística de Internet com ênfase em cultura escrita e interações em rede sociais.

de R\$ 5,00 por dia para receber o colete com a marca da empresa que detém a licença para realização de transporte de passageiros em motocicletas em Irecê.

Diante desse quadro, foram criadas na cidade de Irecê duas cooperativas de moto-taxistas, compostas por dissidentes das empresas que detêm o alvará de funcionamento cedido pela Prefeitura Municipal. Essas cooperativas estão isentas da especulação característica das empresas privadas do setor, cobrando de cada moto-taxista a quantia de R\$ 4,00 por diária trabalhada, dinheiro destinado ao pagamento das despesas básicas da cooperativa, tais como aluguel, funcionários, telefone, dentre outras. Em princípio, a diferença de R\$ 1,00 entre taxas cobradas pelas centrais particulares e as cooperativas parece insignificante, mas ao se considerar que os moto-taxistas trabalham praticamente todos os dias da semana, o valor economizado no final de cada mês faz muita diferença para estes trabalhadores.

A despeito de a grande região Nordeste ser considerada o “berço” do moto-taxismo no Brasil e do primeiro estudo sobre esta modalidade de transporte público ter sido realizado na cidade de Sobral, no Ceará, pelo Professor Modesto Siebra Coelho, a capital do estado do Amapá, Macapá, pode ser considerada o principal núcleo de estudos acadêmicos sobre o moto-táxi no Brasil. Em grande parte, o número elevado de pesquisas sobre o moto-taxismo em Macapá se deve aos esforços do Professor Rosinaldo Silva de Sousa⁸⁴. O Professor Rosinaldo não pesquisa diretamente o fenômeno da informalidade e do moto-táxi; os seus estudos enfatizam antes as questões do tráfico ilícito de drogas e do crime organizado. Todavia, a sua importância está em fomentar e orientar pesquisas acerca dos temas da ilicitude e da informalidade na Universidade Federal do Amapá (Unifap).

Em 2007, dois anos após ingressar como professor na Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Rosinaldo Silva de Sousa registrou na plataforma *online* do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) um grupo de pesquisa nomeado “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos”. Este grupo de pesquisa, que recebe recursos financeiros do CNPq, tem como objetivos principais desenvolver pesquisas e produzir

⁸⁴ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Rosinaldo Silva de Sousa possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Pará (1998) e mestrado (2002) e Doutorado (2006) em Antropologia Social pela Universidade de Brasília. Atualmente é professor da Universidade Federal do Amapá (Unifap). Tem experiência na área de Antropologia, com ênfase em Antropologia das Sociedades Complexas, atuando principalmente nos seguintes temas: sociedades andinas (Bolívia), economia ilícita, economia informal, tráfico ilícito de drogas, direitos humanos.

conhecimento científico acerca dos mais variados objetos empíricos considerados informais ou ilegais.

[O grupo de pesquisa tem como objetivo] desenvolver pesquisas relacionadas aos sistemas informais e ilícitos através de seus diversos objetos empíricos tais como: corrupção, transporte informal, migrações ilegais, pirataria, contrabando e comércio informal e ilícito. Produzir conhecimento científico a respeito do tema dos sistemas informais e ilícitos com auxílio dos instrumentais teóricos metodológicos da antropologia. (Disponível em: <http://dgp.cnpq.br/dgp/espelholinha/9970347618797636132174>; Acesso em: 23 de março, 2015)

De acordo com as últimas atualizações das informações no portal do CNPq, o grupo apresenta atualmente dezesseis integrantes, sendo quatro pesquisadores e doze estudantes. Os pesquisadores são, além do fundador e coordenador, Professor Dr. Rosinaldo Silva de Sousa, a Professora Dr^a. Daniela Cordovil Corrêa dos Santos⁸⁵ e os Professores Dr. José Maria da Silva⁸⁶ e Dr. Manoel de Jesus de Souza Pinto⁸⁷. Dos outros doze integrantes do grupo de pesquisa, a maioria é composta de graduandos (oito); dois são graduados e dois apresentam mestrado. Grande parte dos integrantes do grupo de pesquisa tem as Ciências Sociais como base de formação acadêmica: três dos professores pesquisadores são antropólogos, um é sociólogo e nove dos demais integrantes estudam ou estudaram Ciências Sociais. Entretanto, o grupo não é composto apenas por cientistas sociais, uma vez que também há integrantes de outras áreas do conhecimento como História, Geografia e Direito.

⁸⁵ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Daniela Cordovil Corrêa dos Santos possui graduação em Ciências Sociais (2000), Mestrado (2002) e Doutorado (2006) em Antropologia Social pela Universidade de Brasília. Atuou como Antropóloga no Instituto Brasileiro de Colonização e Reforma Agrária (2006), como Bolsista de Desenvolvimento Científico Regional na Universidade Federal do Amapá (2007) e como Antropóloga da Secretaria de Justiça e Direitos Humanos do Pará (2008 e 2009). Atualmente é Professora Adjunta II da Universidade do Estado do Pará.

⁸⁶ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, José Maria Silva é doutor em Antropologia pela Universidade de Brasília (2001). É Professor Associado 3 da Universidade Federal do Amapá. Possui experiência na área de antropologia, com pesquisas na área de antropologia dos rituais, sobre populações amazônicas (cultura popular, turismo e representações sociais) e fronteira internacional.

⁸⁷ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Manoel de Jesus de Souza Pinto possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade da Amazônia (1992), Especialização em História da Amazônia pela Universidade Federal do Amapá (2000), Mestrado em Sociologia Geral pela Universidade Federal do Pará (2003), Doutorado pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará/NAEA (2008) e Pós-doutorado no exterior (CAPES) no CNRS - GUYANE de 2010 a 2012. Atualmente está vinculado ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional (Conceito 3 da CAPES) da Universidade Federal do Amapá (Unifap) como docente titular, ministrando a disciplina Sociologia do Trabalho e da Migrações na Amazônia.

Por se tratar de uma linha de pesquisa relativamente ampla, com diversas possibilidades de objetos empíricos de estudo, nem todos os participantes desenvolvem pesquisa sobre o moto-taxismo. Dos dezesseis integrantes, seis possuem trabalhos publicados em que o moto-táxi aparece como objeto central de estudo.

Apesar do seu tamanho reduzido (10 laudas), sem dúvida a principal referência teórica e metodológica para esta dissertação de mestrado é o artigo intitulado “Antropologia das Trocas Informais e Ilícitas” produzido coletivamente pelo Professor Rosinaldo Silva de Sousa, pela Professora Daniela Cordovil Corrêa dos Santos, pelo hoje graduado em Ciências Sociais Leone de Araújo Rocha⁸⁸ e o então graduando de História André Luis Chaves Camarão⁸⁹. Publicado na PRACS: Revista de Humanidades do Curso de Ciências Sociais UNIFAP, em dezembro de 2008, o texto busca apresentar as “principais discussões teóricas referentes à economia informal sob uma perspectiva antropológica, tendo como referencial empírico os mototaxistas do estado do Amapá” (SOUSA *et al*, 2008, p. 01). Para demonstrar a aplicação desta nova abordagem e diante da grande variedade e complexidade das atividades informais, os autores restringem o estudo empírico demonstrativo a um grupo específico: os moto-taxistas da cidade de Macapá, pois mesmo havendo uma lei municipal que regulamenta este serviço, há também muitos moto-taxistas que trabalham de maneira informal na cidade.

Também foi uma preocupação dos autores estabelecerem a gênese do moto-taxismo em Macapá. Entretanto, eles elucidaram posições distintas acerca do início da prestação da atividade no município: enquanto alguns moto-taxistas relatam seu surgimento em Macapá no ano de 1994, outros alegam que o serviço chegou à capital do Amapá no ano de 1996, após surgir na grande região Nordeste, conforme aponta Coelho (1997) e outros autores⁹⁰. No início, os moto-taxistas alugavam os coletes do responsável por trazer o serviço à capital amapaense, mas com a sua consolidação e o aumento do número de moto-taxistas, surgiram

⁸⁸ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Leone de Araújo Rocha é graduado em Ciências Sociais, Bacharelado e Licenciatura, pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP, 2010). Especialista em Ciência Política pelo Instituto Brasileiro de Pesquisa e Extensão (IBPEX, 2012). Interrompeu seu Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional (Conceito CAPES 3). Na Universidade Federal do Amapá, em 2013.

⁸⁹ A última atualização no currículo na Plataforma Lattes de André Luis Chaves Camarão data de 26 de fevereiro de 2008, quando ele afirmava ser graduando em História e voluntário na Universidade Federal do Amapá.

⁹⁰ Diversos autores (BARRETO, 2010; COELHO, 1997; GOMES e DUQUE, 2009) apontam o Nordeste, mais precisamente a cidade de Crateús – CE, como a primeira cidade a contar com o serviço de transporte por meio de motocicleta (moto-táxi).

críticas e perseguições por parte do Estado e dos meios de transporte oficiais, principalmente dos taxistas. Essas críticas e perseguições obrigaram os moto-taxistas a se articularem, criando sindicatos e cooperativas, como a Associação dos Mototaxistas de Amapá, o Sindicato dos Trabalhadores Mototaxistas Autônomos do Amapá e a Cooperativa dos Mototaxistas Autônomos São José de Macapá, com a finalidade de conseguir a regulamentação do serviço na cidade.

A lei municipal que regulamentava o serviço de moto-táxi na cidade de Macapá foi aprovada em 1999, distribuindo 700 (setecentas) licenças, por meio de licitação, aos moto-taxistas do município. Sousa *et al* (2008, op. 5) colocam como “sendo Macapá o primeiro município do Brasil a legalizar o serviço [de moto-táxi]”. No entanto, de acordo com Coelho (1997), Gomes e Duque (2009) e Barreto (2010), a primeira cidade a legalizar este serviço foi Sobral – CE, ainda em 1996, com a concessão de liberação para que as “empresas” de moto-táxi pudessem atuar no setor de transporte da cidade.

Em Macapá, após a regulamentação da atividade, os moto-taxistas que conseguiram a licença começaram a trabalhar com coletes identificadores, em motocicletas amarelas dotadas de placas vermelhas e munidos de documentos especiais. Ficaram conhecidos como “amarelinhos”, devido às cores do colete e das motos que usavam. Por outro lado, muitos foram os moto-taxistas que não conseguiram licenças para prestação do serviço e, mesmo de maneira informal, continuaram realizando a atividade. Ficaram conhecidos como “clandestinos” ou “clandêcos”. Os autores estimavam que, em 2008, havia cerca de 2 mil moto-taxistas “clandestinos” no município. “Hoje em dia, em Macapá, a presença dos ‘amarelinhos e ‘clandestinos’ promovendo o transporte de passageiros é comum e já faz parte do cotidiano da cidade” (SOUZA *et al*, 2008, p. 5).

Os “permissionários”, ou “amarelinhos”, devem pagar uma taxa mensal de R\$ 15,00 (quinze reais) para manutenção do serviço (cuidados com o “ponto” etc.) e mais uma taxa de R\$ 20,00 (vinte reais) por mês de seguro contra acidente, totalizando R\$ 420,00 (quatrocentos e vinte reais) pagos anualmente pelos moto-taxistas à Prefeitura Municipal de Macapá. Além disso, cada “permissionário” tem o direito de ter um “auxiliar”, que não é o proprietário da permissão e da placa, mas pode prestar o serviço, pelo estabelecimento de um contrato baseado na relação de confiança com o proprietário de uma permissão e mediante pagamento de uma taxa diária de cerca de R\$ 20,00 (vinte reais) para o dono da permissão.

No entanto, o que foi verificado pelos autores do artigo é que em Macapá, em 2008, havia mais “auxiliares” do que “amarelinhos”. Este fenômeno pode ser explicado pela insatisfação dos “amarelinhos” mediante a falta de fiscalização para com os “clandestinos” que exercem a profissão sem precisar honrar as taxas que os “permissionários” são legalmente obrigados a pagar à Prefeitura (R\$ 420,00 anuais).

A Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU), responsável pelo controle das cobranças e pela fiscalização do serviço, reconhece que não tem recursos humanos para fiscalizar e impedir que os “clandêcos” também exerçam a atividade em concorrência com os “amarelinhos”. Além disso, quando algum “clandestino” é pego pelos fiscais da EMTU transportando passageiros, eles (os “clandestinos”) aconselham os passageiros a dizer que são amigos do motociclista e que o transporte é uma cortesia de amizade, uma “carona”, não configurando prestação de um serviço de transporte mediante remuneração. Quando não é possível utilizar esta estratégia para escapar da multa, os “clandestinos” também recorrem ao suborno ou então aceitam a multa e continuam realizando a atividade.

Há também a configuração de “pontos” legalizados e clandestinos. Os pontos legalizados são aqueles mantidos pela Prefeitura, onde apenas os “amarelinhos” podem estacionar à espera de clientes. São demarcados por duas placas, uma indicando seu início e outra o seu término, além de estar assinalado o número máximo de motocicletas que podem estacionar ali⁹¹. Os pontos clandestinos, por sua vez, são estabelecidos em espaço públicos não demarcados, principalmente em estacionamentos de praças, onde tanto “permissionários” como os “clandestinos” estacionam suas motocicletas a esperar por clientes. Enquanto os pontos legalizados são permanentes, pois nenhum carro ou moto que não seja de um “amarelinho” ou de um “auxiliar” pode estacionar, os pontos clandestinos estão sempre sujeitos a serem inviabilizados com o estacionamento de carros e de outras motocicletas, uma vez que utilizam espaços públicos não reservados para a prestação do serviço.

Os autores também fazem uma interessante discussão sobre a maneira como ocorre o ingresso informal nos pontos clandestinos e também sobre as relações existentes entre os diferentes pontos. O conhecimento de quem habitualmente estaciona nos pontos é necessário para o estabelecimento da ordem das corridas (sistema “por vez”). Por isso se estabelecem de laços de amizades e inimizades entre os moto-taxistas frequentadores de diferentes pontos.

⁹¹ Caso haja número superior de motocicletas do que está indicado como permitido na placa de sinalização, o último veículo pode ser apreendido pelos fiscais do EMTU.

Via de regra compartilham os mesmo pontos apenas os moto-taxistas dos pontos “amigos”, como por exemplo, “no caso do ponto localizado no Pronto-Socorro, estes ‘têm mais contato’ com os freqüentadores do ponto do ‘jambeirinho’ e do ‘terminal’, por exemplo” (Sousa *et al*, 2008, p. 8). Além disso, a frequência no ponto garante um sentido de existência aos moto-taxistas ante os demais colegas de profissão, garantindo a sua permanência no ponto e também auxílio no caso de eventualidades (“reciprocidade”). Devido a todos estes fatores o ingresso informal nos pontos clandestinos só acontece por indicação e aceitação daqueles que já participam no ponto.

Se alguém que não frequenta o ponto quiser estacionar tem de passar por um processo de aceitação por parte do grupo que já freqüenta o local, o qual se dá mediante a amizade com um dos que já utilizam o ponto. Somente os “chegados” podem “encostar”. Os pontos legalizados na cidade de Macapá. (SOUZA *et al*, 2002, p. 8)

Por reconhecer a informalidade, mais especificamente o moto-taxismo, como uma atividade complexa, repleta de regras e normas tácitas, que implicam uma rica rede de interações entre diferentes atores sociais; por apontar uma nova perspectiva de análise para estes fenômenos tão complexos, o artigo “Antropologia das Trocas Informais e Ilícitas” constitui a principal referência para a realização desta dissertação.

Rafael Bastos Ferreira⁹² constitui-se como um dos pesquisadores com maior número de pesquisa sobre o moto-taxismo. Entretanto, embora busque fazer relação com estudos antropológicos e principalmente com a sociologia urbana, a maior parte de sua produção utiliza o moto-taxismo como objeto empírico para discutir questões e teorias ligadas predominantemente à sua área de formação, a saber, a Geografia. Os artigos intitulados “Mobilidade Urbana e Trabalho Informal: O espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá – AP” e “Fragmentação e Realidade Urbana: O circuito inferior e a atividade informal de mototáxi”, publicados respectivamente na Revista Percurso e na Revista Geoingá são bons exemplos do esforço do autor em relacionar as Ciências Sociais com a Geografia, embora seja perceptível que a segunda se sobressai sobre a primeira em vários aspectos de seus trabalhos.

⁹² De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Rafael Bastos Ferreira possui graduação em Geografia (Licenciatura e Bacharelado) pela Universidade Federal do Amapá - UNIFAP (2011). Especialista em Extensão Rural, Sistemas Agrários e Ações de Desenvolvimento pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Tem dedicação especial em questões teóricas e metodológicas da Ciência Geográfica. Atualmente, Discente do mestrado Interdisciplinar em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas da Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

Em “Mobilidade Urbana e Trabalho Informal: O espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá – AP”⁹³ enfatiza de maneira mais direta o moto-taxismo macapaense como uma atividade informal, embora a questão econômica divida espaço com a discussão acerca do transporte urbano. Já em “Fragmentação e Realidade Urbana: O circuito inferior e a atividade informal de mototáxi”⁹⁴ o autor busca demonstrar a maneira como o advento do moto-taxismo em Macapá delineou uma nova realidade urbana, transformando a paisagem urbana e as relações sociais da cidade. No decorrer do artigo, o autor demonstra que o moto-táxi em Macapá foi uma resposta à precariedade do transporte coletivo urbano, configurando-se como uma alternativa para a inserção no mercado de trabalho. Entretanto, a grande contribuição do trabalho é relacionar o surgimento e reprodução do moto-táxi na capital amapaense com a teoria do circuito inferior do geógrafo Milton Santos. De acordo com Milton Santos (2008, p. 22 *apud* FERREIRA, 2011b, p. 86) “o circuito inferior, formado de atividades de pequena dimensão e interessando principalmente às populações pobres, é, ao contrário, bem enraizado e mantém relações privilegiadas com sua região”. Ferreira (2011b, p. 86) afirma que “o serviço de mototáxi informal (em seu surgimento), desde logo, apresenta em sua essência as características do circuito inferior que denuncia a face de uma população não sendo atendida em seus serviços fundamentais”. E cita o exemplo de Macapá, que “em detrimento ao mau serviço prestado e as limitações do serviço de transporte coletivo urbano, que não dispõe de outras alternativas como vans, metrôs e trens, o serviço de mototáxi se tornou a alternativa mais viável às necessidades” (FERREIRA, 2011b, p. 86).

Rafael Bastos Ferreira também escreveu um artigo em parceria com Fernando Castro Amoras, intitulado “Limites do Planejamento Urbano: O serviço informal de mototáxi em Macapá”⁹⁵, em que discutem os limites e deficiências do planejamento urbano de Macapá a partir da implementação dessa nova atividade de transporte, a saber, o moto-táxi. Os autores defendem a ideia que o moto-táxi surgiu da carência de políticas públicas estruturadas, da precariedade dos transportes públicos urbanos e de um planejamento urbano inadequado. Embora não seja o foco do artigo, também aborda, *en passant*, que estes fatores associados contribuíram para o surgimento de uma classe de trabalhadores informais, excluídos em

⁹³ Ferreira (2011a).

⁹⁴ Ferreira (2011b).

⁹⁵ Ferreira e Amoras (2009).

direitos trabalhistas. Em suma, apesar de estar vinculado a um grupo de pesquisa que, embora interdisciplinar, seja predominantemente composto por cientistas sociais, Rafael Bastos Ferreira, individualmente ou firmando parcerias, conseguiu relacionar os estudos e discussões do grupo com a sua área de formação, apresentando contribuições significativas para com a teoria geográfica e com temas relacionados ao planejamento urbano.

Fernando Castro Amoras⁹⁶, mais um membro do grupo de estudos “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos”, também apresenta importantes contribuições para o estudo do moto-taxismo. Apesar de ter escrito um trabalho em parceria com Rafael Bastos Ferreira em que é priorizada a questão do planejamento urbano, seu foco de análise é o processo de regulamentação da atividade em Macapá e as suas implicações na paisagem urbana, trânsito da cidade e na vida dos trabalhadores. É de sua autoria um dos trabalhos mais importantes do grupo de estudo, isto é, uma dissertação de mestrado intitulada “Regulamentação e Informalidade do Serviço de Mototáxi em Macapá: 1996-2011”, apresentada ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional, orientada pelo Professor Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima. Nesta pesquisa Amoras (2011) analisa a regulamentação do serviço de moto-táxi no município, enfatizando a política de concessão de permissões por parte dos órgãos públicos para que motociclistas exercessem o transporte de pessoas e pequenas cargas. Para comprovar a sua hipótese de que o aumento no número de emissão de permissões diminui a quantidade de trabalhadores informais, Fernando de Castro Amoras dividiu sua dissertação em dois capítulos. O primeiro analisa o transporte público urbano de Macapá e os efeitos provocados pelo advento do moto-taxismo como meio de transporte, enfatizando as implicações de sua normatização no município e a questão da segurança no trânsito local. No capítulo segundo, o autor realiza uma reflexão sobre os moto-taxistas informais da cidade, isto é, sobre aqueles moto-taxistas que não possuem permissão dos órgãos públicos para desenvolver a atividade no município, mas o praticam de maneira informal. Para tanto, o autor faz uma breve discussão teórica, seguida da apresentação de dados quantitativos acerca das principais características sócio-econômicas destes trabalhadores. A principal conclusão da dissertação foi identificar o modo de regulamentação

⁹⁶ De acordo com currículo da Plataformas Lattes, Fernando Castro Amoras é graduado em Ciências Sociais (2008), Especialista em Gestão Pública (2010) e Mestre em Desenvolvimento Regional (2011), todos na Universidade Federal do Amapá, onde trabalha como Técnico em Assuntos Educacionais.

do moto-taxismo em Macapá como principal causa da atividade ter atraído tantos trabalhadores informais. De acordo com o autor, em determinado momento, a atividade tornou-se bastante atrativa por representar uma fonte de renda e sobrevivência para uma parcela da população. Mas como não havia uma política de concessão de permissão bem estruturada, capaz de emitir novas permissões para os recém ingressos na profissão, estes trabalhadores ficaram à margem da regulamentação da atividade no município de Macapá.

Por fim, Leone de Araújo Rocha⁹⁷ também é um pesquisador do grupo “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitas” na plataforma do CNPq, que apresenta importantes contribuições para o estudo do moto-taxismo. Co-autor do artigo “Antropologia das Trocas Econômicas Informais e Ilícitas” (SOUSA *et al*, 2008), consta em seu currículo na Plataforma Lattes, sua monografia de conclusão de curso, intitulada “Clandestino, sim, trabalhador também: Relações de trabalho informais entre os mototaxistas da Equipe Shopping em Macapá-Ap”, defendida no ano de 2010 e orientada pelo Prof. Dr. Rosinaldo Silva de Sousa, teve como objeto de pesquisa um grupo de moto-taxistas da cidade de Macapá – AP. A despeito deste estudo monográfico não ter sido localizado para análise mais atenta, outro artigo de sua autoria intitulado “Mecanismos de controle do estado entre os mototaxistas do município de Macapá - AP”, publicado dois anos após a defesa de sua monografia, apresenta uma dimensão, ainda que reduzida, da maneira como este autor aborda o moto-táxi em suas pesquisas. Neste trabalho, Rocha (2012) também procurou analisar o processo de legalização do moto-taxismo na capital do Amapá, enfatizando os mecanismos utilizados pelo Estado para controlar o serviço e as consequências desta regulamentação na economia e na sociedade. Realizando entrevistas com moto-taxistas e representantes de órgãos públicos e ainda observando o cotidiano destes trabalhadores, o autor verificou que a intervenção estatal na atividade aconteceu devido ao aumento vertiginoso do quantitativo de moto-taxistas na cidade, bem como do aumento das pressões de outros setores de transporte urbano, coagindo o poder público a aplicar seus mecanismos de controle na atividade. Um reflexo importante desta intervenção estatal na atividade foi o surgimento de um grupo de moto-taxistas que exerciam a atividade de maneira clandestina, isto é, sem possuir autorização dos órgãos públicos competentes para a realização do transporte de passageiros em Macapá.

⁹⁷ Graduado em Ciências Sociais, Bacharelado e Licenciatura, pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP, 2010). Especialista em Ciência Política pelo Instituto Brasileiro de Pesquisa e Extensão (IBPEX, 2012). Possui interesse nas seguintes áreas: Antropologia das Sociedades Complexas, Antropologia Econômica, e Estudos sobre Identidade e Populações Ribeirinhas em contexto urbano.

Além de publicar diversos trabalhos, aproximando a academia desta temática de pesquisa, os autores que compõem o grupo de estudos também demonstraram, pelo teor de suas pesquisas, as múltiplas abordagens e recortes que o moto-táxi pode assumir enquanto objeto de estudo científico. Sendo assim, apesar de o grupo “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos” estar aparentemente inativo, principalmente em relação às pesquisas sobre o moto-taxismo, uma vez que muitos autores mudaram de objeto ou tema de pesquisa, é inegável o reconhecimento da sua importância e de suas consideráveis contribuições para o estudo do moto-táxi.

Outro importante trabalho sobre o moto-taxismo na grande região Norte é a dissertação de Massoud Tufi Salim Filho⁹⁸, intitulada “Políticas Públicas e Trabalho no Transporte Público Alternativo na Amazônia: Moto-táxi”⁹⁹, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido para obtenção do título de mestre em Planejamento do Desenvolvimento. Apesar de ser formado em Estatística e ter desenvolvido este estudo em um mestrado de Planejamento, Filho (2007) se preocupou em analisar a temática do transporte urbano no contexto da Amazônia, enfatizando o transporte por moto-táxi nos municípios de Castanhal, no Pará, e Tefé, no estado do Amazonas. Massoud Tufi Salim Filho destaca o caráter exploratório de seu estudo, afirmando que há poucos conhecimentos acumulados e sistematizados sobre o tema. Destaca também o viés explanatório e descritivo do estudo, uma vez que busca estabelecer relações entre as variações pesquisadas e a verificação de frequências entre estas variações.

Para Filho (2007), apesar de inadequado do ponto de vista de segurança física e previdenciária, o moto-taxismo constitui-se como um dos principais meios de transporte na Amazônia, principalmente devido à ausência de políticas públicas de transporte e os altos índices de desemprego. O autor destaca também outros fatores que facilitaram a multiplicação no número de moto-taxistas na região, tais como a questão da dificuldade de locomoção na floresta e a forte presença da indústria motobilística na região, sobretudo na Zona Franca de

⁹⁸ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Massoud Tufi Salim Filho possui graduação em bacharelado em Estatística pela Universidade Federal do Pará (UFPA, 1999), especialista em Suporte Computacional (UNAMA, 2002) e mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (UFPA/NAEA, 2007). Atualmente trabalha como estatístico na Fundação Santa Casa de Misericórdia do Estado do Pará.

⁹⁹ Filho (2007).

Manaus. Trata-se de um estudo que explora uma realidade específica, mas que apresenta elementos bastante úteis para entender a dinâmica do moto-taxismo no cenário nacional.

Em artigo publicado nos anais do I Circuito de Debates Acadêmicos, intitulado “Dimensão Sócio-Espacial do Transporte Informal em Manaus, o Caso do Mototáxi”¹⁰⁰, Márcio Silveira do Nascimento trata o fenômeno do moto-taxismo na capital do estado do Amazonas. Segundo o autor, assim como em diversas outras cidades brasileiras, o advento do moto-táxi em Manaus se deu a partir das fragilidades e deficiências do transporte público coletivo e da incapacidade do poder público em lidar com problemas sociais, tais como o desemprego.

A ausência de uma política pública voltada para o assunto [desemprego], contribuiu para o nascimento das atividades autônomas no sistema de transportes, representadas pelos microônibus, mototáxis, táxis-lotação, embora a atividade informal originou-se principalmente da precariedade na administração pública para o setor de transportes. O surgimento dos subcentros também contribuíram para o nascimento e desenvolvimento do transporte informal, a péssima qualidade do transporte coletivo urbano nesses locais contribui para o aumento da oferta de transporte afetando o comportamento do usuário. (NASCIMENTO, 2011, p. 2)

Assim, a insuficiência do transporte coletivo urbano, o desemprego provocado pela concorrência predatória do capitalismo, somados com a necessidade das pessoas se locomoverem no espaço, fizeram com que surgisse, principalmente nos países subdesenvolvidos, o setor informal de trabalho, incitando os indivíduos a se submeterem a condições precárias de trabalho, sem direitos e garantias trabalhistas, para assegurar as suas condições de subsistência.

[...] o fenômeno dos transportes informais está associado à globalização, à inovação tecnológica, à crise econômica, ao desemprego, à desregulamentação e à falta de ação do poder público [...] As adversidades do cotidiano capitalista instigam o trabalhador a buscar alternativas, fato que gerou a diminuição do trabalho formal (diminuição das carteiras assinadas e aumento dos trabalhos marginalizados) [...] Assim os] três fatores primordiais para adentrar no transporte informal [são]: desemprego; segundo, insatisfação da sociedade com a administração pública referente a fragilidade do serviço do transporte coletivo urbano por inúmeros motivos; e por último, incentivo da indústria automobilística na aquisição de veículos. (NASCIMENTO, 2011, p. 6)

¹⁰⁰ Nascimento (2011).

O moto-taxismo foi regulamentado em Manaus em 2009, com a Lei 12.009, de 29 de julho de 2009 – DOU (Diário Oficial da União) de 30/7/2009. No dia 03 de maio de 2011, os vereadores da cidade aprovaram em caráter definitivo proposta de Emenda Complementar a Lei Orgânica do Município (Loman), permitindo a atuação de motos-táxi na capital do Estado do Amazonas. A emenda trata das disposições preliminares necessárias para a concessão ou permissão do serviço, tais como documentação obrigatória, tarifas e taxas, infrações e penalidades, especificação e vistoria de veículos e equipamentos. Entretanto, “existem certos impasses: área de atuação restrita apenas a zona leste e norte da cidade, normas de segurança para pilotos e passageiros, o que inclui contratos de seguro de vida, e mesmo critérios de adesão ao sistema, como exigência de antecedentes criminais” (NASCIMENTO, 2011, p. 10).

De acordo com o projeto de lei, seria concedida uma licença para realização do transporte de passageiros e de pequenas cargas por meio de motocicleta para cada 900 (novecentos) habitantes. A prestação de serviço aconteceria nos moldes de Macapá, relatados por Sousa *et al* (2008), em que a atividade poderia ser exercida pelo permissionário mais um auxiliar. Além disso, a concessão outorgada pelo Poder Público seria “de caráter pessoal, inalienável e intransferível por um prazo de cinco anos com uma prorrogação de igual período. O projeto estabelece a proibição de acumulação de mais de uma permissão por um permissionário” (NASCIMENTO, 2011, p. 11).

O número de moto-taxistas na cidade Manaus, é duvidoso e contraditório, mas de acordo com sindicatos e dados publicados na mídia há, atualmente, cerca de 6 (seis) a 12 (doze) mil moto-taxistas, representados por 40 (quarenta) associações e cooperativas na cidade. Esses números são desencontrados, porque raras vezes as exigências previamente estabelecidas para regulamentação são respeitadas. Além disso, ao contrário de outras localidades, como a favela da Rocinha, relatada por Fonseca (2006), onde a atividade de moto-taxismo está fechada para novos trabalhadores¹⁰¹, Márcio Silveira Nascimento destaca a facilidade de entrar para o ramo do moto-taxismo em Manaus. Basta ter uma motocicleta para atuar na profissão, o que aumenta vertiginosamente o número de moto-taxistas e torna difícil a fiscalização por parte dos órgãos públicos responsáveis pelo trânsito na capital do Amazonas.

É preciso destacar ainda que a frota de motocicletas nessa cidade sempre esteve em crescimento, por configurar-se “como uma opção da população para o transporte individual,

¹⁰¹ “[...] o espaço para a criação de novos pontos e, portanto, para a entrada de novos mototáxis no mercado já está fechado” (FONSECA, 2006, p. 9).

até mesmo porque a cidade possui um pólo industrial de duas rodas [... com] empresas consolidadas especialistas no ramo de duas rodas, fabricando os mais diversos modelos para cada tipo de necessidade” (NASCIMENTO, 2011, p. 8).¹⁰²

Fator que complica ainda mais a fiscalização deste ofício na capital do Estado do Amazonas é que, diferentemente do que afirmam Sousa *et al* (2008), os moto-taxistas não são de fácil identificação, pois ou utilizam os coletes que os identificam como “permissionários” para realização do trabalho ou, no caso dos moto-taxistas informais, “costumam trafegar pela rua com dois capacetes e camisas de manga comprida, para proteger os braços da irradiação solar” (SOUSA *et al*, 2008, p. 7). Nascimento (2001) afirma que não é fácil identificar os moto-taxistas de Manaus, pois as motocicletas utilizadas para a prestação do serviço no município não seguem padrões colocados pelos órgãos fiscalizadores, tornando difícil saber quem está ou não realizando o ofício de moto-taxista¹⁰³.

Outro ponto que merece ser considerado é que, para o autor, quanto maior o porte da cidade, maiores são as distâncias a serem percorridas pelos seus habitantes. Numa grande cidade como Manaus, as pessoas precisam percorrer grandes distâncias para se movimentarem de suas casas para os locais de trabalho, para as escolas ou mesmo para os locais de lazer. Muitas vezes torna-se impossível o locomover-se de um lugar para outro a pé, “gerando a necessidade do uso de equipamentos de transportes individual ou coletivo” (NASCIMENTO, 2011, p. 4). Entretanto, a opção das pessoas em relação ao seu transporte depende de diversos fatores, tais como a distância a ser percorrida, o tempo disponível para se locomover de um lugar para outro, o conforto desejado durante a movimentação e a disponibilidade de recursos para aquisição do equipamento ou para pagar o serviço de transporte, entre outros.

Outra cidade que vem ganhando destaque no estudo do fenômeno do moto-taxismo é Campina Grande, importante cidade do estado da Paraíba. O principal responsável pelo crescimento quantitativo e qualitativo dos trabalhos acadêmicos acerca do moto-taxismo na

¹⁰² De acordo com Nascimento (2011, p. 8), as principais empresas fabricantes de motocicletas presentes no pólo industrial de Manaus são: Agrale Amazônia S.A., Ava Indústria S.A. (kawasaki). Moto Honda da Amazônia LTDA ; Kasinski Fabricadora de Veículo LTDA, J. Toledo da Amazônia Ind. Com. Veículos LTDA (Suzuki), Yamaha Motor da Amazônia LTDA, Indústria de Duas Rodas da Amazônia LTDA (Atala), Companhia Brasileira de Bicicletas S.A. (Sundown), Harley-Davidson do Brasil LTDA.

¹⁰³ Apesar do moto-taxismo ser uma atividade regulamentada em Manaus, Nascimento (2011) não fala sobre a obrigatoriedade ou não do uso de coletes que identifiquem os moto-taxistas regularizados.

cidade é o Professor Dr. Jucelino Pereira Luna¹⁰⁴. Inclusive, o Professor Luna é o único pesquisador da área de Ciências Humanas que afirma pesquisar o moto-taxismo na descrição de seu currículo na Plataforma Lattes¹⁰⁵. Além disso, a única tese de doutorado sobre o moto-taxismo defendida e aprovada, encontrada durante o processo de pesquisa bibliográfica, é de sua autoria.

Analisando a produção do autor, percebe-se que o moto-taxismo apareceu para ele, enquanto objeto de pesquisa, em 2007. Foi neste ano que o autor apresentou a formulação e discussão preliminar de sua proposta de tese de doutorado, em artigo intitulado “Pelas Veredas da Precarização e da Informalidade: um estudo sobre os trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande – PB”.

Foi também em 2007 que o Professor Luna, ainda mestre, publicou, em parceria com outros pesquisadores, dois outros artigos sobre o moto-taxismo em Campina Grande. O primeiro destes artigos foi escrito em parceria com a assistente social Jane Kátia Custodio Sousa¹⁰⁶, intitulado “Precarização e Informalidade: Um estudo sobre o serviço de moto-táxi em Campina Grande”¹⁰⁷. Neste estudo eles realizam uma interessante classificação dos moto-taxistas campinenses em três segmentos: os cadastrados pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP); os filiados a CG motos; e, por fim, os moto-taxistas clandestinos. Tal como no artigo acima referido, no trabalho intitulado “Precarização e Degradação dos Direitos Trabalhistas: Uma análise do serviço de moto-táxi em Campina

¹⁰⁴ De acordo com currículo disponível na Plataforma Lattes Jucelino Pereira Luna possui graduação em Economia pela Universidade Federal da Paraíba (1996), graduação em Licenciatura em História pela Universidade Estadual da Paraíba (1995), mestrado em Economia Rural [C. Grande] pela Universidade Federal da Paraíba (2000) e doutorado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Campina Grande (2010). Atualmente é professor titular da Universidade Estadual da Paraíba. Tem experiência na área de Economia, com ênfase em Economia Regional, atuando principalmente nos seguintes temas: informalidade, relações de trabalho, precarização, camelô de tecnologia e moto-taxi.

¹⁰⁵ Rafaella Ribeiro Violato também afirma em seus Lattes atuar sobre a temática do moto-táxi, mas por ser engenheira ela enfatiza aspectos mais ligados ao Planejamento e Organização do Sistema de Transporte. Luiz Almeida da Silva também afirma em seu currículo Lattes ser pesquisador do moto-taxismo, mas devido a sua formação em Enfermagem seus trabalhos abordam a temática relacionando-a à saúde dos trabalhadores moto-taxistas no trânsito.

¹⁰⁶ De acordo com currículo disponível na Plataforma Lattes , Jane Kátia Custodio Sousa é graduada em Serviço Social pela Universidade Estadual da Paraíba (2006), Pós-graduanda do Curso de Especialização em Direito Administrativo e Gestão Pública – UNIPÊ.

¹⁰⁷ Luna (2007b).

Grande”¹⁰⁸, também escrito com Sousa e outros dois pesquisadores, os autores discutem a conjuntura econômica nacional e internacional e as transformações verificadas no mundo do trabalho, numa clara alusão ao desdobramento das reflexões de Luna acerca do moto-taxismo.

Todavia, as contribuições mais completas do Professor Jucelino Pereira Luna para o estudo do moto-taxismo estão contidas em sua tese de doutorado, intitulada “O Trabalho Reconfigurado e a Nova Condição do Trabalho Informal e Precário: A saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande”¹⁰⁹, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais. Nesta tese o autor analisa o moto-taxismo para entender a questão da informalidade no âmbito das relações de trabalho no setor de serviço, a partir de uma perspectiva sociológica. O autor faz um minucioso debate sobre o histórico da informalidade no Brasil, desde o período de industrialização até as transformações atuais que impuseram novos padrões para as relações que compõem o mundo do trabalho. Faz também uma profunda pesquisa qualitativa, baseada em observação direta, análise documental e entrevistas, para elucidar a sociabilidade constituída por este novo segmento de trabalhadores informais, principalmente os moto-taxistas da periferia campinense. Entretanto, ao trabalhar com a hipótese de que o moto-taxismo é uma resposta dada por trabalhadores e pela sociedade à crise do trabalho e do emprego, o autor parece negligenciar uma série de fatores culturais e sociais que influenciaram no surgimento desta nova categoria de trabalhadores. De qualquer maneira, trata-se de um trabalho notável por levantar questões relevantes e trazer elementos para reflexão da nova condição de trabalho informal, mais especificamente sobre as relações de trabalho no âmbito do moto-taxismo na cidade de Campina Grande.

Apesar de não apresentar maiores avanços em relação ao seu trabalho durante o doutorado, um bom resumo da tese do Professor Jucelino Pereira Luna, é o artigo intitulado “A Nova Reprodução do Trabalho Precário e os Mototaxistas de Campina Grande”¹¹⁰, escrito em parceria com Roberto Véras de Oliveira e publicado na Revista Latinoamericana de

¹⁰⁸ Luna (2007c).

¹⁰⁹ Luna (2010).

¹¹⁰ Luna e Oliveira (2011).

Estudos do Trabalho. Outra versão deste trabalho foi apresentada no 37^a Encontro Anual da ANPOCS e publicada nos anais do evento com o mesmo título¹¹¹.

Outro importante trabalho sobre o moto-taxismo de Campina Grande foi realizado por Anny Glayni Veiga Timóteo¹¹². Em artigo intitulado “A Luta dos Mototaxistas em Campina Grande – PB”¹¹³, um resumo da sua dissertação de mestrado¹¹⁴, a autora faz um estudo antropológico acerca da atividade desenvolvida pelos moto-taxistas paraibanos, mais precisamente daqueles que desenvolvem a atividade em Campina Grande. Timóteo (2013) inicia o artigo diferenciando as atividades de moto-táxi e motoboy, que ela considera sinônimo de moto-frete. Em seguida ela descreve os primórdios da atividade de moto-táxi em Campina Grande, expondo o histórico das primeiras centrais (CG Moto-Táxi e Central Motos) e do sindicato (Sindicato dos mototaxitas de Campina Grande, o SINDMOTO-CG) de moto-táxi da cidade. Tal como ocorre em diversos outros trabalhos, a antropóloga se preocupa em diferenciar os moto-taxistas cadastrados (legais) daqueles não cadastrados (ilegais). Entretanto, ao contrário da maior parte dos estudos que, ou enfatizam ambos os grupos de moto-taxistas ou aqueles trabalhadores considerados informais, ilegais, clandestinos ou qualquer outra denominação “nativa” ou legal, Timóteo (2013, p 185) concentra o seu estudo nas práticas e relações dos “moto-taxistas que se encontram cadastrados na STTP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos), já que os mesmos estão alocados no centro da cidade, facilitando uma observação direta”.

Embora suas contribuições sejam mais proveitosas para os estudos da Engenharia do Trânsito e do Planejamento Urbano, outro autor que também publicou trabalhos sobre o moto-taxismo campinense foi Danilo Sérgio Cavalcanti de Oliveira. O seu trabalho mais importante relacionado ao moto-táxi foi a dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre

¹¹¹ Luna (2013).

¹¹² De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Anny Glayni Veiga Timóteo possui licenciatura em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Campina Grande (2009), bacharelado em Ciências Sociais com habilitação em Antropologia pela Universidade Federal de Campina Grande (2011) e Mestrado em Antropologia pela Universidade Federal da Paraíba (2014).

¹¹³ Timóteo (2013).

¹¹⁴ Apesar de não conseguir localizar o estudo, o artigo citado é um resumo da dissertação de mestrado de Anny Glayni Veiga Timóteo, intitulada “‘Vida Cansada’: cotidiano e trabalho no universo do mototáxi em Campina Grande-PB”, orientada por Luciana de Oliveira Chianca e defendida como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Antropologia, pela Universidade Federal de Campina Grande.

em Engenharia Urbana, intitulada “Análise dos Impactos Provocados pela Operacionalização do Serviço Mototáxi no Sistema de Transportes Urbanos: O caso de Campina Grande – PB”¹¹⁵. Neste trabalho, o autor analisa como o advento e a regulamentação da atividade, realizada sem suporte técnico adequado, impactou o Sistema de Transporte Público Urbano e o trânsito da cidade de Campina Grande. O artigo intitulado “Características Operacionais e Econômicas do Serviço de Moto-táxi em Uma Cidade de Médio Porte”¹¹⁶, escrito em co-autoria com seu orientador Professor Nilton Pereira de Andrade, apresenta um recorte significativo da sua dissertação de mestrado.

Uma das autoras mais citadas nos trabalhos que têm o moto-taxismo como objeto de investigação é Natasha Ramos Reis da Fonseca¹¹⁷. A autora defendeu na Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE) uma dissertação de mestrado, no ano de 2005, intitulada “Sobre Duas Rodas: O mototaxi como uma invenção de mercado”¹¹⁸, como requisito à obtenção do Título de Mestre no Curso de Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais, Área de concentração “População, Sociedade e Território”. Em sua dissertação, Natasha Ramos Reis da Fonseca busca caracterizar o trabalho de moto-táxi realizado pelos jovens na favela da Rocinha, no Rio de Janeiro, como uma “invenção de mercado” que garante a inserção destes jovens na vida econômica. A autora destaca que o ingresso no moto-taxismo é facilitado pela associação da atividade a algumas características valorizadas pela juventude local, como as relacionadas à virilidade e a valores como liberdade e autonomia. Além disso, a atividade contribui para a integração desses jovens na comunidade, ampliando as suas redes de sociabilidade dentro e fora da favela. Por fim, a socióloga aborda os riscos que envolvem a realização da atividade dentro da favela: relevo irregular, trânsito confuso, vias sem infra-estrutura, intensa atividade ilegal no local, dentre outras.

¹¹⁵ Oliveira (2005).

¹¹⁶ Oliveira e Andrade (2006).

¹¹⁷ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Natasha Ramos Reis da Fonseca possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2002) e mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas (2005). Atualmente assessoria projetos especiais do Conselho Federal de Psicologia. Tem experiência na área de Sociologia, com ênfase em Sociologia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: mercado de trabalho, inserção do jovem, invenção de mercado, favela e varas de família.

¹¹⁸ Fonseca (2005).

Entretanto, o trabalho de Natasha Ramos Reis da Fonseca mais citado em estudos sobre o moto-taxismo é um artigo com o mesmo título de sua dissertação de mestrado¹¹⁹. Neste artigo, que representa um recorte de sua dissertação, a autora defende a hipótese de que o moto-taxismo surgiu no Rio de Janeiro como uma atividade alternativa para os jovens ingressarem no mercado de trabalho a partir do conjunto de mudanças ocorridas no mundo do trabalho no final do século XX (desemprego, flexibilização do trabalho etc.). O moto-taxismo é caracterizado como uma atividade de “transporte de *passageiros* e de carga e que começa a operar a partir das favelas” (FONSECA, 2006, p. 4, grifo da autora) que, no Rio de Janeiro, surgiu na favela da Rocinha, em meados da década de 1990. Os principais fatores para o surgimento do moto-táxi na favela foram: deficiência no transporte coletivo, devido ao relevo íngreme da favela e estreiteza das ruas e vielas, difíceis para trânsito de carros e ônibus, mas propício para a circulação de motocicletas. Outros fatores são o adensamento populacional e o perfil econômico dos moradores, garantindo clientela cativa e trabalho para os desempregados, principalmente os jovens.

Em outro estudo, também realizado na grande região Sudeste, mas no estado de São Paulo, intitulado “Um estudo de caso do transporte por moto-táxi”¹²⁰, a engenheira Luzenira Alves Brasileiro¹²¹ faz um interessante estudo de caso para identificar o perfil dos usuários de moto-táxi na cidade de Barretos – SP.

Segundo Brasileiro (2005), há três tipos de transporte de passageiros: 1) particular ou privado; 2) público; e 3) semipúblico ou paratrânsito.

No transporte particular, o usuário é proprietário do veículo e existe flexibilidade de rota e de horário. Os principais modos de transporte particular são: a pé, bicicleta, motocicleta e automóvel. No transporte público, o usuário não é proprietário do veículo e não existe flexibilidade de

¹¹⁹ Fonseca (2006).

¹²⁰ BRASILEIRO, Luzenira Alves. Um estudo de caso do transporte por moto-táxi. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 15, 2005, Goiânia. Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. São Paulo: ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

¹²¹ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Luzenira Alves Brasileiro possui graduação em Engenharia Civil [Campina Grande] pela Universidade Federal da Paraíba-UFPB (1987), Mestrado em Engenharia Civil [Campina Grande] pela Universidade Federal da Paraíba-UFPB (1990), Doutorado em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos-EESC da Universidade de São Paulo-USP (1995), Pós-doutorado (2002) em Transporte Urbano no Institute of Transport Studies-ITS da University of Sydney-USYD (Austrália) e Pós-doutorado (2010) em Planejamento de Transportes na Universidade Técnica de Lisboa-UTL (Portugal). Atualmente é Professora Adjunta na Faculdade de Engenharia de Ilha Solteira-FEIS da Universidade Estadual Paulista-UNESP. Experiência na área de Engenharia Civil, com ênfase em Planejamento de Transportes, atuando principalmente nos seguintes temas: custos de transporte, estacionamento, logística de transporte, operação de sistemas de transporte e roteirização de veículos.

rota e nem de horário. Os principais modos de transporte público são: ônibus, metrô e trem. No transporte semi-público, o usuário não é proprietário do veículo, mas existe flexibilidade de rota e/ou horário. Os principais modos de transporte semipúblico são: carro de aluguel, *carpool*, *vanpool*, ônibus contratado, *dial-a-ride*, microônibus e táxi. (BRASILEIRO, 2005, p. 1)

Dessa forma, o moto-táxi pode ser classificado como transporte semi-público ou paratrânsito, pois mesmo o contratante não sendo proprietário da motocicleta, ele detém grande flexibilidade na escolha de rotas e horários das viagens. Além disso, cada um destes três tipos de transporte apresenta um perfil característico de usuário.

Por exemplo, o modo a pé e a bicicleta são usados por pessoas que realizam pequenas distâncias de viagem. O ônibus urbano é utilizado por pessoas que não dispõem de transporte particular, geralmente em viagens por motivo de trabalho e estudo. O táxi é geralmente utilizado por usuários do tipo executivo. Além destes, surgiu um novo usuário do transporte de passageiros – aquela pessoa que realiza viagens com distâncias superiores às distâncias vencidas pelo modo a pé ou bicicleta e que não está disponível para as perdas de tempo de viagem por ônibus coletivo, mas também não apresenta poder aquisitivo para utilizar o táxi ou dispor de um automóvel. Este cenário gerou um novo modo de transporte para suprir a demanda de viagens por parte deste grupo – o moto-táxi. (BRASILEIRO, 2005, p. 1-2)

Em Barretos, o perfil dos usuários de mato-táxi é composto por pessoas de classe média, insatisfeitas com o transporte coletivo por ônibus e que viram no moto-taxismo a possibilidade de economizar tempo e flexibilizar os seus horários para a chegada e saída do trabalho. Ou seja, segundo Brasileiro (2005), os dois principais motivos da escolha de transporte por moto-táxi são: o tempo reduzido da viagem (37%), em média 14 minutos por corrida, e a flexibilidade de horário (30%), pois é possível verificar que há demanda para corridas em todas as horas do dia. Esses motivos são seguidos por qualidade do serviço (18%) e custo do transporte (15%). “Esse fato [...] indica] que o trabalhador está disponível a pagar um pouco mais pelo serviço, no intuito de perder menos tempo no trânsito e ter mais condições para gerenciar o seu tempo” (BRASILEIRO, 2005, p. 6).

Os usuários de moto-táxi utilizam o serviço, de preferência, para se dirigir de casa para o trabalho, pois a maioria das viagens tem origem na residência do contratante do serviço com destino aos seus locais de trabalhos, isto é, o itinerário mais percorrido é da Zona 2 (área residencial) para a Zona 14 (área central, onde se localizam os setores de comércio e

serviços)¹²². Quantitativamente, os motivos das viagens são: trabalho (48%), lazer (22%), compras (14%), estudos (14%) e outros (2%).

Em suma, em Barretos-SP, “pode-se dizer que o moto-táxi é utilizado pela classe trabalhadora (48%) desviada do modo ônibus (58%) e os principais motivos pela escolha deste tipo de transporte é o tempo de viagem (37%) e a flexibilidade de horário (30%)” (BRASILEIRO, 2005, p. 6).

Os também engenheiros Rafaella Ribeiro Violato¹²³ e Jaime Waisman¹²⁴, em artigo intitulado “O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiro”¹²⁵, apresentam os resultados de sua pesquisa sobre o moto-taxismo em outra cidade paulista: Lins-SP. Segundo os autores, assim como na maioria dos municípios brasileiros, a expansão do moto-táxi na cidade de Lins se deu a partir da crise estrutural da economia brasileira, principalmente com a privatização de empresas estatais. Este fenômeno teve dois reflexos principais: por um lado, deixou uma massa de desempregados obrigados a prestar serviços informais e inseguros para manter as suas condições de existência; e, por outro, prejudicou o funcionamento do transporte coletivo urbano, fazendo com que as pessoas optassem pelo moto-táxi. Assim, apesar da insegurança, o moto-táxi representa duas importantes vantagens: “a rapidez e a possibilidade de deslocamento *porta-a-porta*” (VIOLATO; WAISMAN, 2005, p. 8, grifo dos autores).

¹²² A cidade de Barretos é subdividida em 22 zonas de tráfego, com as seguintes características: industrial, residencial e comercial (BRASILEIRO, 2005, p. 3-4)

¹²³ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Rafaella Ribeiro Violato possui graduação em Engenharia Civil pela Escola de Engenharia de Lins (1997) e mestrado em Engenharia Urbana pela Universidade Federal de São Carlos (2001). Tem experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em Planejamento e Organização do Sistema de Transporte, atuando principalmente nos seguintes temas: planejamento de transporte, transporte urbano, moto-táxi, medidas de gerenciamento da demanda, gestão da demanda e auxílio multicritério à decisão.

¹²⁴ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Jaime Waisman possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (1968), mestrado em MASTER OF SCIENCE IN CIVIL ENGINEERING pela University of California (1972) e doutorado em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (1985). Atualmente é funcionário da Universidade de São Paulo e Diretor da Sistran Engenharia Ltda. Tem experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em Planejamento de Transportes. Atuando principalmente nos seguintes temas: Avaliação, Ônibus, Serviços.

¹²⁵ VIOLATO, Rafaella Ribeiro; WAISMAN, Jaime. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 15, 2005, Goiânia. Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Goiânia: ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

Os primeiros motos-táxi em Lins surgiram em meados do ano de 1997 e já em 1999 o serviço estava legalizado no município. No entanto, apesar de legalizado, sempre se verificou grande insuficiência na fiscalização deste serviço na cidade. No início, era permitido que 330 moto-taxistas (cinco habitantes para cada moto-táxi) exercessem a atividade de forma legal em Lins; mas, em 2005, havia cerca de 400 moto-taxistas na ativa.

Outro fator que evidencia a falta de fiscalização da atividade em Lins é que a maioria dos moto-taxistas linenses trabalham em situação irregular. Mesmo após a prefeitura ceder à pressão destes trabalhadores e revogar muitas das exigências antes previstas em lei, como a idade mínima de 21 anos e dois anos de expedição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria “A”, motocicleta de até 9 (nove) anos de uso com potência mínima de 125cc (cento e vinte e cinco cilindradas), as outras exigências que não foram revogadas, simplesmente não são cumpridas pelos moto-taxistas, tais como protetor de escapamento, toucas descartáveis para usuários do serviço, capacete com viseira, velocidade máxima de 40 km/h (quarenta quilômetros por hora), dentre outras.

Apesar das inúmeras transgressões e desrespeitos dos moto-taxistas de Lins à regulamentação imposta no exercício das suas atividades profissionais, uma coisa não tem como ser desrespeitada: a cobrança tabelada pelo serviço. Uma das maiores conquistas da regulamentação do serviço, pelo menos para a população, é a tabela de preço que, na maioria das vezes, impede a extorsão dos moto-taxistas aos usuários do serviço, por meio da cobrança de preços altos¹²⁶.

A principal tese do artigo é que “a regularização do moto-táxi em Lins afetou diretamente os outros dois meios concorrentes. Apesar das constantes reclamações e insatisfação por parte dos taxistas estes não sofreram tanto, quanto o transporte por ônibus” (VIOLATO; WAISMAN, 2005, p. 4). Assim, a expansão do serviço de moto-táxi na cidade de Lins implicou a redução da demanda de usuários por ônibus coletivo regular. O surgimento do moto-táxi como meio de transporte público fez com que o número de passageiros de ônibus caísse 11% na cidade e que a empresa responsável pelo transporte coletivo na cidade reestruturasse seu sistema, precarizando ainda mais o transporte coletivo pela redução da frota, aumento do percurso e, consequentemente, aumento do tempo de espera.

¹²⁶ Por isso muitos moto-taxistas preferem que o serviço não seja regulamentado nos municípios em que trabalham. Além disso, a cobrança tabelada pode gerar o efeito inverso, ou seja, os moto-taxistas podem se organizar e tabelar um preço mais alto que, em vez de favorecer o usuário, vai castigá-lo.

As administradoras Adriana Cavini¹²⁷ e Maria José Scassiotti de Souza¹²⁸ redigiram um artigo relevante sobre o moto-taxismo na cidade mineira de Poços de Caldas, intitulado “O Impacto do Setor de Moto-Taxi na Cidade de Poços de Caldas – MG”¹²⁹. Para as autoras, o moto-taxismo surgiu em meados da década de 1990, a partir de uma conjuntura específica.

O surgimento do segmento de moto-táxi ocorreu em meados da década de noventa, em decorrência da crise econômica e do crescimento desordenado dos centros urbanos e do caos no trânsito gerado por grandes congestionamentos, o que acabou incentivando o aumento no uso de motocicletas por parte da população. Outro fator que contribuiu para o surgimento deste serviço foi o desemprego crescente e a queda da renda familiar. No início, o uso deste tipo de serviço era restrito a pessoas conhecidas, posteriormente a idéia difundiu-se, principalmente com o barateamento das linhas telefônicas e o advento do aparelho celular, surgindo assim as agências prestadoras destes serviços, onde o cliente efetua a solicitação e é prontamente atendido de acordo com suas necessidades. (CAVINI; SOUZA, 2006, p. 2)

A despeito de desconsiderar os aspectos simbólicos que também contribuíram para o surgimento da atividade, as autoras realizam um estudo importante sobre o perfil sócio-econômico dos 400 (quatrocentos) moto-taxistas do município, que estão distribuídos em 17 agências. Além disso, fazem uma análise de “uma amostra do setor de moto-táxi e seus aspectos políticos, sociais e econômicos na cidade de Poços de Caldas” (CAVINI; SOUZA, 2006, p. 2). Sobre os aspectos políticos, Cavini e Souza (2006) fazem uma pesquisa relacionada ao processo de regulamentação da atividade no município. Quanto aos aspectos sociais, elas discutem os custos sociais da profissão, sobretudo a questão dos acidentes de trânsito. Sobre os aspectos econômicos as administradoras verificaram a importância da atividade para a economia de Poços de Caldas, uma vez que a prestação do serviço estimula o

¹²⁷ Em 2006, Adriana Cavini era aluna de graduação do curso de administração da PUC-Minas em Poços de Caldas (CAVINI; SOUZA, 2006).

¹²⁸ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Maria José Scassiotti de Souza possui graduação em Administração pela Faculdade de Administração e Economia de São João da Boa Vista (1976), graduação em Ciências Econômicas pela Faculdade de Administração e Economia de São João da Boa Vista (1982) e mestrado em Administração pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2005). Atualmente é secretária executiva Coep municipal - Comitê de Entidades no Combate à Fome e pela Vida, professora - assistente ii da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais e coordenadora de curso de especialização da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Tem experiência na área de Administração, com ênfase em Administração de Empresas, atuando principalmente nos seguintes temas: organização, administração, implantação, planejamento e modelo de atuação local.

¹²⁹ Cavini e Souza (2006).

comércio de motocicletas, acessórios e oficinas, além de representar a principal fonte de renda para uma parcela significativa da população.

Em artigo intitulado “O Mototaxismo Como Exemplo de um Novo Desafio para o Transporte: A integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico includente”¹³⁰, Emerson Gervásio de Almeida¹³¹, juntamente com Ronaldo de Sousa Neves e seu orientador de mestrado William Rodrigues Ferreira, realizaram estudos sobre o moto-taxismo em uma cidade do interior de Minas Gerais: Ituiutaba. Neste artigo, os autores colocam o moto-táxi como solução para os problemas enfrentados pela sociedade contemporânea, tal como a crise de crescimento e a necessidade de um novo conceito de desenvolvimento, pautado na equidade entre desenvolvimento econômico e tecnológico, desenvolvimento humano e sustentabilidade ambiental.

Entretanto, a maior contribuição de Emerson Gervásio de Almeida para o estudo do moto-taxismo foi a sua dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, em 2010, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Geografia, com o título “A Mobilidade Urbana nos Enredos do Serviço de Mototáxi em Ituiutaba – MG”¹³². Neste trabalho, o autor aborda a mobilidade urbana por meio do serviço de moto-táxi, considerado por ele como um sistema de transporte sustentável que gerou emprego e renda para “novos” atores sociais, ocupantes do espaço público ituiutabano. O autor tem ainda como objetivo desvelar a mobilidade urbana sobre duas rodas, avaliar o processo de regulamentação da atividade no município de Ituitaba, caracterizar a realidade local do transporte por meio de motocicleta e entender o moto-táxi como novo meio de transporte urbano.

Um bom resumo desta dissertação é o capítulo assinado por Emerson Gervásio de Almeida e seu orientador William Rodrigues Ferreira, intitulado “A entrevista enquanto

¹³⁰ Almeida, Neves e Ferreira (2009b).

¹³¹ De acordo com currículo disponível na Plataforma Lattes, Emerson Gervásio de Almeida é graduado em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia (Dez/1995), especialista em Direito Público pelo Centro Universitário Newton Paiva (Belo Horizonte/MG - Jan/2006), mestre (Maio/2010) e doutor (Março/2015) em Geografia (Área de Planejamento Urbano e de Transportes) pela Universidade Federal de Uberlândia. Atua na docência em Instituições Superiores de Ensino desde 2002. Atualmente é professor efetivo na Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão - UFG/RC, atuando, ainda, enquanto docente na Universidade do Estado de Minas Gerais, UEMG/Campus Ituiutaba e Faculdade Politécnica em Uberlândia.

¹³² Almeida (2010).

diálogo assimétrico na geografia dos transportes: uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba”, que compõe o livro “Geografia e Pesquisa Qualitativa”, organizado por Julio Cesar Ramires e Vera Lúcia Salazar Pessoa¹³³. Neste capítulo, os autores utilizam dados obtidos por meio do método qualitativo, mais precisamente pelas entrevistas estruturadas realizadas com 104 (cento e quatro) moto-taxistas, para discutir o moto-taxismo no município de Ituiutaba-MG. Este artigo, bem como a versão mais completa (dissertação), constituem uma importante referência para esta pesquisa, devido à proximidade física e cultural entre os municípios de Ituiutaba e Uberlândia, ambos localizados no Triângulo Mineiro, distantes aproximadamente 137 km (cento e trinta e sete quilômetros). Muitos dados obtidos pelos geógrafos serão utilizados em discussões posteriores. Por enquanto, é preciso destacar alguns aspectos estruturais do moto-taxismo no município de Ituiutaba – MG.

Apesar de ser uma cidade de menor porte que Uberlândia, após verificar um aumento significativo do moto-taxismo, a Prefeitura Municipal de Ituiutaba regularizou este serviço em 26 de junho de 2000.

O serviço de mototáxi, após alguns anos de atividade de maneira clandestina, diante da inexistência de regulamentação específica, o que propiciava o exercício da atividade de forma ilegal e irregular quanto aos critérios de segurança, saúde pública e proteção aos usuários, concomitantemente, a proliferação desordenada de serviço de transportes de passageiros em motocicletas, fez com que a Prefeitura daquele município, em 26 de junho de 2000, editasse o Decreto n. 4.666, regulamentando a permissão do transporte individual mototáxi, sendo uma das poucas cidades brasileiras que se preocupam em dar garantias legais aos permissionários deste serviço. (ALMEIDA; FERREIRA, 2009, p. 83)

Dessa forma, o moto-taxismo passou a ser uma atividade regularizada no município de Ituiutaba e a atividade passou a ser gerida por órgãos públicos.

Segundo dados do órgão responsável pelo planejamento, gestão e fiscalização do transporte público no município de Ituiutaba, Departamento de Trânsito e Transportes, criado em 01/01/05, existem, na cidade de Ituiutaba, 250 (duzentos e cinquenta) mototaxistas [...] espalhados por 22 pontos de mototaxismo, nos quais laboram 235 (duzentos e trinta e cinco). (ALMEIDA; FERREIRA, 2009, p. 83)¹³⁴

Os autores também chamam atenção para a pouca fiscalização do serviço. Segundo os dados apresentados por eles, 42,3% dos moto-taxistas entrevistados sequer sabiam da

¹³³ Almeida (2009a).

¹³⁴ Os autores afirmam que há 250 moto-taxistas em Ituiutaba, mas apenas 235 trabalham nos 22 pontos espalhados pela cidade. Ou seja, eles não apresentam a situação legal e nem onde trabalham os outros 15 moto-taxistas.

existência de fiscais para o serviço no município, dando a entender que, apesar de regularizado, o serviço em Ituiutaba não apresenta fiscalização necessária para que transtornos entre trabalhadores, passageiros e população em geral sejam evitados.

Conclui-se que, apesar de Ituiutaba ser uma das poucas cidades brasileiras que regulamentaram o serviço de transporte individual por motocicleta, a ausência de análise das repercussões geradas após o advento do Decreto 4.666/00, bem como a avaliação sobre o serviço em si, tornaram-se dois pontos de pesquisa obrigatórios àqueles quem almejam um desenvolvimento igualitário de seus cidadãos. Itens como falta de fiscalização por parte do ente público e necessidade de treinamento para os permissionários deste serviço, podem trazer transtornos irremediáveis à população, como acréscimo de acidentes de trânsito e problemas ligados à saúde pública por falta, por exemplo, de produtos de higiene. (ALMEIDA e FERREIRA, 2009, p. 88)

Por fim, resta fazer uma breve discussão sobre a maneira como o moto-taxismo überlandense é trabalhado pelos pesquisadores do tema. Uma autora e um autor destacam-se no estudo do moto-táxi em Uberlândia, são eles: a geógrafa e Professora Rejane Maria da Silva e o enfermeiro e Professor Luiz Almeida da Silva.

Analisando o currículo do Professor Luiz Almeida da Silva¹³⁵, percebe-se que o moto-taxismo é uma temática presente em diversas etapas da sua formação acadêmica. Devido a isso, o enfermeiro apresenta grande número de trabalhos envolvendo os moto-taxistas de Uberlândia. Em sua dissertação de mestrado, intitulada “Acidentes de Trabalho entre Condutores de Moto-taxi do Município de Uberlândia – MG: Registros da atenção pré e intra-hospitalar”¹³⁶, o autor reconhece que os acidentes de trabalho constituem atualmente um

¹³⁵ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Luiz Almeida da Silva é enfermeiro, Pós-Doutorando pelo Programa de Ciências da Saúde da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Goiás, Linha Saúde do Trabalhador. Doutor em Ciências, Área Enfermagem Fundamental, Linha Saúde do Trabalhador pela EERP/USP. Professor Adjunto II da UFG - Regional Jataí, GO, linha Saúde do Adulto e Idoso. Coordenador do Curso de Enfermagem início em 10/2013. Especialista em Enfermagem do Trabalho; Auditoria em Serviços de Saúde; Docência do Ensino Superior. Bacharel em Enfermagem pela UNITRI (2006), Licenciatura pela UFMG (2012) e Técnico em Enfermagem (1998). Atualmente pesquisa a influência do Monóxido de Carbono nas alterações à saúde dos trabalhadores do trânsito, em específico os mototaxistas. Professor Orientador do Mestrado Profissional em Ensino na Saúde pelo Programa de Pós-Graduação em Ensino na Saúde da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Goiás, Regional Goiânia.

¹³⁶ A pesquisa completa não foi encontrada. No currículo da Plataforma Lattes consta que o mestrado do Professor Luiz Almeida da Silva começou no ano de 2010, mas foi interrompido. Entretanto, no site da Biblioteca Virtual da FAPESP consta que o processo de mestrado do Professor Luiz, número 09/13485-7, esteve em vigência de 01 de abril de 2010 até 31 de março de 2012. Constam também informações de orientação, bolsa de fomento e resumo da dissertação. Mas a sua tese de doutorado também foi defendida no ano de 2012. Portanto, não é possível saber com estas informações se o seu projeto de mestrado foi concluído. Disponível em:

grande problema de saúde pública em âmbito mundial, tornado-se necessário conhecer as suas causas e propor estratégias para sua prevenção. Neste sentido, ele se propõe a estudar a ocorrência de acidentes de trabalho entre os trabalhadores moto-taxistas de Uberlândia-MG, tomando como referência os registros da atenção pré e intra-hospitalar no ano de 2009, a partir de boletins de ocorrência do Corpo de Bombeiros e das fichas de atendimento e prontuários do Hospital de Clínicas da Universidade Federal de Uberlândia.

Em 2012, o professor Luiz Almeida da Silva defendeu a sua tese de doutorado, intitulada “Exposição Ambiental ao Monóxido de Carbono e Acidentes de Trabalho entre Mototaxistas: Uma contribuição da enfermagem do trabalho”¹³⁷, apresentada à Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, vinculada a Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Ciências junto ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem Fundamental. O objetivo do autor neste trabalho é estabelecer relações entre acidentes de trabalho e níveis de carboxihemoglobina dos trabalhadores moto-taxistas de Uberlândia – MG, expostos ao Monóxido de Carbono ambiental quando desenvolvem a sua atividade profissional na cidade. De acordo com o professor Luiz, as conclusões da pesquisa, a saber, que os moto-taxistas überlandenses estão cotidianamente expostos à poluição ambiental, monóxido de carbono e acidentes de trânsito, constituem importantes contribuições da Enfermagem do Trabalho para o delineamento de estratégias para a proteção da saúde destes trabalhadores.

O enfermeiro e professor Luiz Almeida da Silva também publicou, em parceria com outros autores, um artigo intitulado “Características Ocupacionais de Trabalhadores Mototaxistas¹³⁸”. Para identificar as características ocupacionais dos trabalhadores moto-taxistas de Uberlândia – MG, os autores aplicaram questionários a 152 trabalhadores escolhidos aleatoriamente, constatando algumas informações relevantes, tais como: 62,5% permanecem na profissão de 1 a 5 anos; 48,7% apresentam jornadas de trabalho que se estendem de 9 a 12 horas, podendo chegar de 16 e 18 horas diárias (15,1%); 98,7% possuem Carteira Nacional de Habilitação na categoria “A”, sendo que 30% tem de 1 a 5 anos de tempo de habilitação. Entretanto, as principais conclusões dos autores neste trabalho

<http://www.bv.fapesp.br/pt/bolsas/112393/acidentes-de-trabalho-entre-condutores-de-moto-taxi-do-municipio-de-uberlandia-mg-registros-da-atenc/>; Acesso em: 02 de maio, 2015).

¹³⁷ Silva (2012).

¹³⁸ Silva *et al* (2014).

confirmaram que os moto-taxistas überlandenses desconhecem e não utilizam equipamentos de proteção individual (EPI), necessários para evitar e/ou minimizar danos físicos decorrentes de acidentes de trânsito.

A geógrafa e Professora Rejane Maria da Silva¹³⁹ também elaborou uma pesquisa fundamental para a compreensão do moto-taxismo em Uberlândia – MG. Trata-se de sua dissertação de mestrado, apresentada em 2007 ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia, com o título “Acidentes de Trânsito com Envolvimento de Motociclistas: Uberlândia - 2002 a 2004”. O principal objetivo do estudo é conhecer e caracterizar os acidentes de trânsito motociclísticos ocorridos em Uberlândia – MG no período de 2002 a 2004. Para isso, a autora faz um levantamento destes acidentes, utilizando diferentes fontes, tais como Boletins de Ocorrências e prontuários de Postos Médicos Legais. Em seguida constrói a espacialização destes acidentes, verificando os casos que ocorrem em vias, cruzamentos e trechos, dando atenção especial às situações em que há vítimas fatais. Finalmente, ela expõe os dados de uma rica pesquisa de opinião realizada com moto-fretistas e moto-taxistas de Uberlândia – MG.

Em suma, apesar de serem trabalhos alocados nas áreas de Ciências da Saúde e Engenharia de Trânsito, estes trabalhos tornam-se relevantes exatamente por abordar, ainda que sob recortes distintos, o objeto de pesquisa desta dissertação de mestrado. Neste sentido, os trabalhos do Professor Luiz de Almeida Silva são importantes na apreensão de alguns aspectos do moto-taxismo überlandense e também para entender o debate acerca da regulamentação da atividade no município. A despeito de não abordar unicamente o moto-taxismo em sua dissertação, o último capítulo do trabalho de Rejane Maria da Silva é

¹³⁹ De acordo com currículo na Plataforma Lattes, Rejane Maria da Silva é geógrafa e Mestre em Geografia e Gestão do Território, formada pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Atualmente é professora de Geografia no Centro de Ensino Médio Elefante Branco em Brasília. Foi Coordenadora do Núcleo de Planejamento de Transportes da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de Uberlândia (SETTRAN). Foi Pesquisadora do Centro de Formação de Ensino Recursos Humanos em Transportes - Ceftru da Universidade de Brasília (UnB), onde participou dos Projetos Sistema de Gestão da Informação (SIGIS), TCBR e Transporte Escolar Rural. Também trabalhou com o monitoramento/rastreamento da frota de veículos do Sistema Integrado de Transportes de Uberlândia (SIT) e treinamento da equipe de fiscalização de transporte coletivo urbano. Já atuou como professora nos Ensinos Fundamental e Médio da rede pública em Uberlândia de 2002 a 2005. Trabalha nas áreas de geografia, planejamento urbano e regional, planejamento de trânsito e transportes e acidentes de trânsito.

fundamental para o delineamento do perfil sócio-econômico dos trabalhadores moto-taxistas de Uberlândia, sendo muito útil para a realização desta dissertação.

Observando a bibliografia específica sobre o tema, é possível verificar a quantidade de trabalhos e a multiplicidade de temas que envolvem o estudo do moto-taxismo. Para além de oferecer subsídios teóricos, metodológicos e empíricos para as análises subsequentes presentes nesta dissertação, esta revisão bibliográfica buscou identificar estes trabalhos e realizar uma breve discussão sobre cada um deles, de maneira a contribuir para estudiosos do tema, bem como despertar a atenção da academia para este fenômeno relativamente recente que apresenta várias potencialidades para estudos científicos.

3. REFERÊNCIAS TEÓRICAS, CONJUNTURAIS E METODOLÓGICAS PARA O ESTUDO DE UMA SUBCATEGORIA DE TRABALHADORES INFORMAIS

Depois de discutir os fatores práticos e simbólicos que se combinaram, em uma perspectiva de síntese, para criar as condições necessárias para o surgimento do moto-taxismo no Brasil e, mais especificamente, em Uberlândia, e verificar a maneira como a literatura acadêmica e científica tem abordado, desde então, esta temática, torna-se necessário situar o moto-táxi como um exemplo de atividade informal em alguns municípios. Para tanto, primeiramente será realizado uma breve discussão teórica acerca do conceito de informalidade e de algumas de suas implicações na vida social, econômica e cultural. Posteriormente, serão explicitados os motivos pelos quais o moto-táxi é considerado uma atividade informal em Uberlândia – MG. Por fim, será debatido um novo viés de estudo acerca da informalidade, útil para elucidar as regras e normas tácitas que regem o moto-taxismo no município de Uberlândia – MG.

3. 1 A informalidade na literatura acadêmico-científica

Segundo Cacciamali (2000), o tema da economia informal, assim como o termo setor informal, apesar de presente com destaque na mídia e nos estudos acadêmicos, vem sendo aplicado na literatura especializada de uma maneira abrangente. Dessa forma, torna-se necessário definir melhor o que se entende por setor informal. Mas antes de abordar mais atentamente esta questão, é conveniente fazer uma breve discussão sobre o histórico do termo informalidade.

Cacciamali (2000) e Sabóia e Sabóia (2004) destacam que a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a partir das décadas de 1960 e 1970, percebeu que o crescimento econômico provocado pela substituição de importação não era capaz de oferecer empregos para a população economicamente ativa (PEA). O excedente de mão-de-obra não se manifestava sob a forma de altos índices de desemprego, devido a mecanismos institucionais (como o seguro-desemprego), mas principalmente devido ao início da realização de trabalhos em pequena escala. Cacciamali (2000), baseada em publicações da Organização Internacional do Trabalho apresenta os critérios definidores e as principais características dos trabalhos de pequenas escala.

(a) propriedade familiar do empreendimento; (b) origem e aporte próprio dos recursos; (c) pequena escala de produção; (d) facilidade de ingresso; (e) uso intensivo do fator trabalho e de tecnologia adaptada; (f) aquisição das qualificações profissionais à parte do sistema escolar de ensino; e (g) participação em mercados competitivos e não regulamentados pelo Estado. (OIT, 1972 *apud* CACCIAMALI, 2000, p. 155)

Dessa forma, as unidades econômicas assim caracterizadas e orientadas para o mercado foram o ponto de partida para delimitar o setor informal, em que uma das principais características é a inexistência de diferenças entre as atividades de produção e de gestão, pois o detentor do negócio acumula as funções de produtor, patrão e empregado.

A 15^a Conferência de Estatísticos do Trabalho, realizada, em Genebra, em janeiro de 1993, após mais de 20 anos de debates e controvérsias, consagra a vertente metodológica que apreende o setor informal a partir das unidades econômicas [...] O reconhecimento deste enfoque é ainda ratificado em 1997 em trabalho da OIT. (CACCIAMALI, 2000, p.156-157).

Eduardo Garutti Noronha é um dos grandes pesquisadores do tema informalidade no Brasil. Em um de seus textos (NORONHA, 2003), ele apresenta o argumento de que há três grandes matrizes de abordagem do tema: 1) a Economia, por meio da oposição formal/informal; 2) o Direito, por meio da oposição legal/illegal; 3) o Senso Comum, por meio do binário oposto justo/injusto. “Eficiência, legalidade e legitimidade são três dimensões subjacentes a esses princípios constitutivos do contrato” (NORONHA, 2003, p. 112).

Além disso, neste mesmo trabalho, o autor chama atenção para dois fatores: 1) o recorte do conceito de informalidade, referindo-se mais precisamente ao “trabalho informal” e não a todas as formas de informalidade; 2) as conexões entre economia informal e trabalho informal. Na ânsia de recortar melhor seu objeto, o autor deixa claro que não pretende definir um conceito amplo de informalidade, que abarque todas as categorias informais, mas apenas aquelas inseridas no mercado de trabalho urbano. Em contrapartida, Noronha tem o cuidado de não negligenciar toda a complexidade da economia informal, principalmente ao não considerar economia informal e trabalho informal como sinônimos. Apesar de serem categorias interdependentes, para Noronha (2003), economia e trabalho informal não são fenômenos unívocos. O principal argumento do autor é que a economia informal só pode criar empregos informais, mas a economia formal, por sua vez, não raro também abre postos de trabalho informais.

A economia “informal” (não legal, isto é, não registrada como atividade econômica) só pode criar empregos “informais”, mas a economia formal frequentemente abre postos de trabalho “informais” – empresas formais

(registradas e pagadoras de impostos) frequentemente contratam todos ou parcela de seus trabalhadores sem registrá-los em carteira. (NORONHA, 2003, p. 117-118)

Outro cuidado conceitual e metodológico tomado por Noronha (2003) foi reconhecer que apesar do conceito de informalidade ser bastante trabalhado pelas ciências sociais e econômicas, ele se refere a diversos fenômenos que não podem ser agregados a um único conceito. Neste sentido, o significado de informalidade depende do significado de formalidade, que varia de país para país e de acordo com o período histórico. “Assim, a compreensão da ‘informalidade’ ou dos contratos atípicos¹⁴⁰ depende antes de tudo da compreensão do contrato formal predominante em cada país, região, setor ou categoria profissional” (NORONHA, 2003, p. 112).

Além de auxiliar uma aproximação inicial ao tema (principalmente ao reforçar que para evitar alguns problemas conceituais é importante não reduzir o “trabalho informal” à “economia informal” e também fortalecer a ideia de que a informalidade refere-se a uma multiplicidade de fenômenos que muitas vezes não podem ser reduzidos a um único conceito), Noronha (2003) também dá pistas para a elucidação de um dos principais critérios de caracterização de informalidade.

De acordo com Hirata e Machado (2007, p. 23) “o debate em torno da definição e compreensão do setor informal no Brasil está associado não propriamente à sua origem, mas à sua expansão”. Com a difusão das atividades informais, iniciada na década de 1970, houve também uma multiplicidade de propostas para definição e conceituação dos setores formal e informal. No entanto, é possível detectar um denominador comum nas principais propostas de definição de informalidade. No Brasil, o entendimento mais recorrente de “trabalho formal” ou “trabalho informal” deriva da ordem jurídica, isto é, são formais os empregados que possuem carteira de trabalho assinada, enquanto são informais os trabalhadores que exercem atividades à margem da legislação trabalhista.

Corseuil e Reis (2011), ao destacar que o debate conceitual acerca da definição de ocupação informal iniciado na década de 1970 ainda permanecer inconcluso, chamam atenção para um critério objetivo fundamental para distinguir trabalhadores formais e informais: a posse da carteira de trabalho. Contudo, a partir do ingresso de novas categorias de

¹⁴⁰ Noronha (2003, p. 111) demonstra a sua preferência pelo conceito de “contratos atípicos” em detrimento do termo “informalidade”.

trabalhadores no mercado de trabalho, tais como trabalhadores autônomos e empregadores, a principal regra de classificação (posse da carteira de trabalho) passou a apresentar insuficiências. Desde então os estudos empíricos baseados em pesquisas domiciliares começaram a aplicar “critérios com níveis bem distintos de arbitrariedade para classificar um trabalhador como informal, dependendo da sua posição na ocupação” (CORSEUIL; REIS, 2011, p. 29). Dentre os principais critérios arbitrários para a caracterização dos trabalhadores estão a existência ou não de contribuição previdenciária, inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), dentre outros.

Um bom exemplo da utilização deste critério é encontrado no trabalho de João Sabóia e Ana Lúcia Sabóia que analisa a informalidade a partir dos dados do Censo Demográfico de 2000. Os autores justificam a escolha pelo Censo devido a sua ampla cobertura da população brasileira no mercado de trabalho, diferentemente das outras pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) com universos de pesquisas mais limitado.

Sabóia e Sabóia (2004) constatam que, para o Censo Demográfico de 2000, a fim de realizar o melhor detalhamento do mercado de trabalho brasileiro, o IBGE classificou a ocupação da população brasileira em categorias, destacando a assinatura da carteira de trabalho e contribuição à previdência social.

- a) Trabalhador doméstico com carteira assinada
 - b) Trabalhador doméstico sem carteira assinada
 - b1) Trabalhador doméstico sem carteira assinada contribuinte
 - b2) Trabalhador doméstico sem carteira assinada não contribuinte
 - c) Empregado com carteira assinada
 - d) Funcionário público/militar
 - e) Empregado sem carteira assinada
 - e1) Empregado sem carteira assinada contribuinte
 - e2) Empregado sem carteira assinada não contribuinte
 - f) Empregador
 - f1) Empregador contribuinte
 - f2) Empregador não contribuinte
 - g) Trabalhador por conta própria
 - g1) Trabalhador por conta própria contribuinte
 - g2) Trabalhador por conta própria não contribuinte
 - h) Aprendiz/estagiário sem remuneração
 - i) Trabalhador não remunerado em ajuda a membro do domicílio
 - j) Trabalhador na produção para o próprio consumo
- (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 5)

De acordo com esta classificação do IBGE para o Censo Demográfico de 2000, os autores propõem quatro grupos de trabalhadores que podem ser considerados pertencentes ao

setor informal: a) setor informal 1: enfatiza a não assinatura da carteira de trabalho e a não contribuição previdenciária, isto é, refere-se aos trabalhadores que estão à margem das proteções trabalhistas e previdenciárias, fazendo com que sua inserção no mercado de trabalho seja bastante precária (categorias b2, e2, f2, g2, h, i, j); b) setor informal 2: inclui os trabalhadores assalariados que não têm carteira de trabalho assinada, mas que contribuem eventualmente com a previdência social enquanto autônomos (categorias b1, e1); c) setor informal 3: representa os “trabalhadores por conta própria contribuintes *g1* cuja forma de inserção no processo produtivo não se modifica por contribuírem para a previdência. O trabalho autônomo é reconhecidamente típico do setor informal” (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 6, grifo dos autores); d) setor informal 4: os trabalhadores domésticos com carteira assinada, o que não muda a natureza informal de seu trabalho. O setor formal seria, dessa forma, composto por apenas três categorias: os empregados com carteira assinada, os funcionários públicos e militares e os empregadores contribuintes (categorias c, d, f1).

Para os autores, “tendo em vista os dados disponíveis do Censo Demográfico, esta nos parece uma boa forma de classificação de setor formal/informal no Brasil, deixando ao leitor a escolha segundo sua preferência por um dos quatro grupamentos para o setor informal apresentados” (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 5-6). João e Maria Sabóia reconhecem a informalidade como um fenômeno múltiplo que dificilmente pode ser reduzido a uma categoria ou conceito. Daí a opção por diferenciar as categorias informais em que quatro grandes grupos. Entretanto, o mais importante a se notar são os critérios arbitrários de classificação utilizados pelos autores para caracterizar cada um dos grupamentos de atividades informais, a saber, a assinatura de carteira de trabalho e a contribuição previdenciária.

Eduardo Garutti Noronha e Maria Cristina Cacciamali, outra importante pesquisadora da informalidade no Brasil, criticam as concepções conceituais e classificatórias verificadas em Sabóia e Sabóia (2004). Noronha (2004) expõe a sua dúvida em relação aos critérios definidores da informalidade e também sobre a insuficiência na coleta de dados acerca das atividades consideradas informais. De acordo com o autor, “a partir de variações nos dados estatísticos nunca sabemos exatamente que tipo de fenômeno estamos captando, salvo, é claro, se reduzirmos a idéia de formal à carteira assinada, o que explica pouco e só pode ser aplicado no Brasil” (NORONHA, 2003, p. 116).

De acordo com Cacciamali (2000) “recortes que mensuram o setor informal a partir da categoria de empregado sem carteira assinada [...] são frutos, às vezes, do anseio de mensurar

o setor informal e da ausência de informações mais completas nas estatísticas oficiais” (CACCIAMALI, 2000, p. 155). O reflexo mais problemático da criação de critérios discricionários para definir e mensurar a informalidade é negligenciar a natureza e o caráter desse conjunto de atividades no processo de desenvolvimento econômico, “além de poderem conduzir a interpretações incorretas sobre a qualidade do desenvolvimento econômico em gestação” (CACCIAMALI, 2000, p. 156).

Dessa forma, o termo informal não pode ser reportado a um objeto de estudo tomado isoladamente, mas a sua análise deve considerar todo um processo de mudanças estruturais em andamento na sociedade e na economia global, que implicam a redefinição das relações de produção, das formas de inserção dos trabalhadores no mercado de trabalho, dos processos de trabalho e das suas instituições reguladoras. Este processo foi chamado por Cacciamali (2000) de “processo de informalidade”.

No Brasil, o início da década de 1980 foi marcado pela forte recessão econômica. Aumentaram as taxas de desemprego, o assalariamento sem registro e o trabalho por conta própria. Mesmo após a recuperação da economia e com a expansão do emprego registrado, não houve contração das taxas de trabalhadores por conta própria e de assalariados sem registro. A década de 1990 também se iniciou com retração na taxa de crescimento econômico. Mesmo com a recuperação da economia a partir de 1993, não houve expansão significativa nos índices de emprego formal, principalmente devido ao processo de abertura da economia, da reestruturação produtiva e da diminuição do emprego industrial. Diante disso, mais uma vez foi possível observar a expansão dos empregos no setor terciário, especialmente dos trabalhadores por conta própria e dos assalariados sem registro. (CACCIAMALI, 2000, p.160-161).

Este processo pode ser representado por duas categorias de trabalhadores que, ao lado dos assalariados sem registros, são predominantes no processo de informalidade: o auto-emprego e os trabalhadores por conta própria. O auto-emprego é um fenômeno que decorre das transformações estruturais no setor da produção e nas instituições que regulam o trabalho.

[Auto-emprego é uma estratégia] de sobrevivência empreendida pelas pessoas que, por apresentarem dificuldades de reemprego, ou de ingresso no mercado de trabalho, ou por opção, auferem renda através de formas de trabalho por conta própria ou em microempresas. Esses grupos em geral na América Latina inserem-se em ocupações de baixa produtividade [...] ocupando o espaço econômico não ocupado por empresas capitalistas. (CACCIAMALI, 2000, p. 164)

Os trabalhadores por conta própria, por sua vez, são aqueles que criam uma ocupação no mercado, principalmente na prestação de serviços, com o objetivo de se auto-empregar, tornando-se simultaneamente patrões e empregados de si mesmos, podendo, às vezes, engajar familiares e/ou ajudantes assalariados no processo de trabalho. Cacciamali (2000) chama atenção para outros aspectos que caracterizam os trabalhadores por conta própria.

A lógica de sua atuação no mercado prende-se à sobrevivência, à obtenção de um montante de renda que lhes permita sua reprodução e de sua família, não tendo como meta explícita a acumulação ou a obtenção de uma rentabilidade de mercado. [...] Este tipo de inserção deriva da escassez de empregos aderentes às características da força de trabalho, em especial seu capital humano, e pode constituir-se, em determinadas situações, uma alternativa à miséria. É uma forma de trabalho que se estende através de indivíduos motivados por dificuldades de reemprego, ou de ingresso no mercado de trabalho, ou que se encontram inativos em famílias com renda familiar baixa, podem ser aposentados que auferem pensões insuficientes, ou até podem ser indivíduos que optaram por essa forma de inserção diante das dificuldades de se adaptarem em trabalhos assalariados. (CACCIAMALI, 2000, p. 167)

Maria Cristina Cacciamali destaca que o trabalho por conta própria tem se ampliado principalmente por quatro fatores.

(i) racionamento dos empregos assalariados e ausência de políticas públicas compensatórias; (ii) oportunidade de ganhos superiores àqueles dos empregos assalariados de média e baixa qualificação; (iii) expansão de atividades de serviços; e (iv) estratégia de sobrevivência implementada pelos indivíduos que apresentam dificuldades de reemprego ou de ingresso no mercado de trabalho, freqüentemente, nessa última situação, poderão exercer trabalhos de baixa produtividade. (CACCIAMALI, 2000, p. 160)

A análise do trabalho por conta própria é importante por fornecer elementos cruciais para o entendimento do moto-taxismo enquanto atividade informal. Ao analisar a renda de trabalhadores formais e trabalhadores por conta própria observa-se que as determinações dos salários nos empregos formais envolvem componentes institucionais (organização sindical, intervenção do governo etc.). Já a renda dos trabalhadores por conta própria depende apenas da sua ocupação e da renda de seus clientes, constituídos principalmente por assalariados. Assim, a demanda por esses serviços depende do nível de renda da sua clientela e do tamanho da oferta na prestação destes serviços. Ou seja, os trabalhadores informais por conta própria não contam com nenhum tipo de proteção legal na realização de sua atividade, sejam aquelas garantidas pela assinatura da carteira, resguardada pela contribuição à Previdência, ou referentes aos dispositivos legais que regulamentam seus salários, férias remuneradas, décimo terceiro, dentre outros.

Diante da ausência de dispositivos legais e instituições responsáveis pela negociação de regras referentes à remuneração, por exemplo, é o próprio mercado e a conjuntura econômica que se encarregam de estabelecer os níveis de renda dos trabalhadores por conta própria. Dessa maneira, quando os salários aumentam, a demanda pelos serviços por conta própria aumentam, aumentando também a renda média destes trabalhadores. Em contrapartida, em períodos de retração dos salários, a demanda pelo serviço e a renda média dos trabalhadores por conta própria caem consideravelmente, agravadas pelo aumento da oferta de serviço, decorrente do maior desemprego no setor formal.

Diante disso, determinadas atividades por conta própria apresentam barreiras à entrada de novos prestadores de serviço, para evitar a perda de clientes e de renda em períodos de recessão, principalmente através do desenvolvimento de habilidades muito específicas para realização das atividades (CACCIAMALI, 2000, p. 168). No caso do moto-taxismo, isto se dá por meio da criação de pontos comerciais com regras e normas específicas, racionais, tácitas e eficientes, que serão abordadas no último capítulo desta dissertação.

Em resumo, apesar de cada autor apresentar um critério para definir a atividade informal, ora privilegiando critérios mais específicos de separação entre formal e informal (assinatura de carteira de trabalho, contribuição previdenciária), ora ressaltando aspectos mais gerais como as transformações econômicas que levaram ao surgimento de novas categorias de trabalhadores (auto-emprego e trabalhadores por conta própria), de maneira geral, este referencial teórico define informalidade a partir da relação do trabalhador com regulamentações produzidas no âmbito do Estado. Assim, é considerada atividade informal toda ocupação em que os trabalhadores não estão vinculados às mediações legais do Estado, tais como assinatura de carteira de trabalho, contribuição previdenciária, dispositivos legais que garantam direitos trabalhistas como férias remuneradas e décimo terceiro salário, instituições representativas como sindicatos reconhecidos, dentre outros.

3. 2 A questão da (des)regulamentação do moto-táxi em Uberlândia – MG

O Professor Modesto Siebra Coelho, autor da única obra que versa especificamente sobre o moto-taxismo no Brasil, foi muito competente ao notar que o moto-táxi surgiu na grande região Nordeste, mas logo se espalhou para as demais regiões brasileiras, no sentido inverso do modelo de desenvolvimento brasileiro, isto é, do Norte para o Sul (COELHO,

1997). No entanto, a ampliação do moto-taxismo em todas as regiões brasileiras fez com que este serviço se consolidasse de maneira desordenada e desacompanhada de regulamentação, muito embora o aumento da prestação deste serviço tenha “motivado a iniciativa de alguns Parlamentares, no sentido de apresentar projetos de lei regulando [...] as atividades” (LORENZETTI, 2003, p. 3). Segundo Oliveira Júnior e Orrico Filho (2001) *apud* Silva (2007, p. 108), “o moto-táxi surge como atividade clandestina, que se organiza socialmente e pressiona as autoridades públicas a reconhecê-los como categoria profissional”.

Dessa maneira, a regulamentação do moto-taxismo tem sido frequentemente alvo de polêmicas e críticas em todo o território nacional. Os argumentos favoráveis gravitam em torno da ideia de transporte de baixo custo e sempre acessível, da realocação de desempregados no mercado de trabalho, dentre outros. Já os argumentos desfavoráveis recaem sobre a insegurança do transporte em motocicletas, a falta de higiene (principalmente pelo compartilhamento de capacete) e, por fim, a emissão de poluentes¹⁴¹.

Em torno deste debate alguns municípios tentaram proibir a regulamentação do moto-taxismo. Outros municípios, por sua vez, aproveitando algumas brechas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), editaram leis regulando esta atividade.

Considerando que, ao contrário do antigo Código, o texto do CTB menciona apenas “veículos de aluguel”, alguns Municípios têm aproveitado esta brecha para, no exercício de sua competência relativa à organização e prestação dos serviços públicos de interesse local, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, chamado mototáxi. (LORENZETTI, 2003, p. 4)

De acordo com Oliveira Jr. (2009) vários municípios têm resgatado legislações municipais a fim de autorizar administrativamente o serviço de moto-táxi. São exemplos de municípios brasileiros que possuem o serviço regulamentado.

¹⁴¹ De acordo com o Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente), a moto polui entre 6 e 7 vezes mais que um carro de passeio e 3 vezes mais que um ônibus em números absolutos. Ainda em números absolutos, por quilômetro percorrido, as motos emitem 2,3 gramas de monóxido de carbono contra 0,34 gramas dos carros. A situação é agravada pelo fato de muitas motos com baixa cilindrada não terem catalisadores, que reduziriam parte dos materiais poluidores. Mas o cálculo de poluição deve levar em conta não apenas os números absolutos, mas a proporção por passageiro. Aí é criado um abismo entre motos e ônibus, pelo fato de os ônibus, com um mesmo motor e ocupando proporcionalmente um espaço menor, transportar muito mais pessoas que carros e motocicletas. De acordo com dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), com base nos números do Conama, as motos poluem, proporcionalmente por passageiro, 16,1 vezes mais que um ônibus e 9,6 vezes acima dos carros de passeio. (Disponível em: <http://blogpontodeonibus.wordpress.com/2012/03/20/impactos-do-crescimento-da-frota-de-motos/>; Acesso em: 27 de maio, 2015).

São Luís/MA (Lei nº 3.576/1996 e Decreto nº 19.189/1999); Ribeirão Preto/SP (Lei nº 8.201/1998 e Decreto nº 195/1999); Londrina/PR (Lei nº 8.143/2000 e Decreto nº 265/2000); Iguatu/CE (Lei nº 584/1998); Sobral/CE (Leis nº 140/1997 e nº 376/2002) e Fortaleza/CE (Lei nº 8.004/1997). (OLIVEIRA JR., 2009, p. 37)

A regulamentação do serviço de moto-táxi nunca saiu do papel na cidade de Uberlândia. Segundo Rejane Maria da Silva, “em Uberlândia, houve até mesmo uma tentativa da Câmara Municipal em buscar a regulamentação por meio da Lei 7060 de 02 de janeiro de 1998, porém não foi sancionada pelo prefeito na época e nem pelos prefeitos seguintes” (SILVA, 2007, p. 123).

Mesmo as cidades que conseguiram aprovar regulamentação para o moto-taxismo encontraram vários problemas e dificuldades no decorrer do exercício cotidiano da atividade. Dentre os principais problemas destacam-se: 1) não conseguia atender a todos os moto-taxistas da cidade, provocando indignação daqueles que não eram atendidos, como é o caso de Macapá-AP (SOUSA *et al*, 2008); 2) acontecia de maneira tendenciosa, atendendo interesses dos grandes empreendedores da cidade e provocando mais exploração aos moto-taxistas por parte das empresas que recebiam o direito de atuar no mercado de transporte por meio de motocicletas, como em Sobral – CE (GOMES; DUQUE, 2009); 3) ocorria sem a devida fiscalização e punição à transgressão das regras impostas pela regulamentação, como em Lins-SP (VIOLATO; WAISMAN, 2005).

A denúncia dos desencontros existentes entre as legislações municipais e estaduais e o que realmente acontece na prática aconteceu por meio daqueles trabalhadores que não eram atendidos pelas leis (moto-taxistas que não conseguiam licenças para trabalhar em suas cidades) ou daqueles que se sentiam mais explorados depois da regulamentação do serviço. Diante das condições de trabalho a que foram submetidos, grupos organizados de moto-taxistas buscaram no Artigo 22 da Constituição Federal¹⁴² os fundamentos legais para as suas críticas, reclamações e protestos. Este artigo delega unicamente à União legislar sobre o trânsito, embora o seu parágrafo único permita que os estados federativos legislem questões específicas por meio de Leis Complementares.

¹⁴² Art. 22 – Compete privativamente à União legislar sobre: IX – diretrizes da política nacional de transportes; XI – trânsito e transportes. Parágrafo único – Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo. (BRASIL, 1988)

A expansão e a consolidação do moto-taxismo como meio de transporte, sob influência de registros dos meios de comunicação de massa, despertaram o debate sobre a regulamentação ou proibição do serviço, fazendo com que o tema chegasse ao Supremo Tribunal Federal (STF) que o examinou em três oportunidades, decretando todas as regulamentações existentes inconstitucionais.

Na ADI 3135/PA, Relator Ministro Gilmar Mendes, em ação proposta pela Confederação Nacional do Transporte - CNT - em unanimidade, o Plenário do STF declarou, em decisão publicada no Diário da Justiça de 08/09/2006, a inconstitucionalidade de Lei do Estado do Pará, que regulava o serviço de transporte individual de passageiros prestado por meio de ciclomotores, motonetas e motocicletas (o conhecido mototáxi), afirmando a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF). A fundamentação do voto do Relator foi extraída do parecer da Procuradoria-Geral de Justiça – "A questão constitucional versada nos presentes autos parece não suscitar maiores dúvidas. A Constituição de 1988 reserva privativamente à União a competência para legislar sobre trânsito e transporte...". (FAHEL, 2007, p. 3-4)

Em outra oportunidade, o STF declarou inconstitucional a lei decretada no Estado de Minas Gerais. Havia uma lei em vigor neste estado desde 1997, que determinava regras para o transporte remunerado de passageiros em motocicletas. No entanto, em 2006, o Supremo Tribunal Federal, de maneira unânime, derrubou esta lei, considerando inconstitucional a legislação mineira que regulamentava o serviço de moto-táxi. Segundo o STF, de acordo com o Artigo 22 da Constituição Brasileira, não era competência dos estados e nem dos municípios legislar a respeito de trânsito e transportes, pois esta seria uma incumbência da União.

Em julgamento proferido em 01/08/2006 (data também da decisão da ADI 3135/PA), publicado no Diário da Justiça de 10/11/2006, o STF, agora na ADI 3136-8/MG, Relator Ministro Ricardo Lewandowski, requerente Confederação Nacional do Transporte - CNT, por unanimidade, reconheceu a inconstitucionalidade da lei mineira 12.618/97, que dispunha sobre o licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros. O fundamento é no sentido da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, bem como de inexistência de lei complementar federal autorizando a delegação do poder normativo sobre a matéria ao Estado (conforme parágrafo único do art. 22), precisamente quanto ao transporte remunerado de passageiros por motocicleta. (FAHEL, 2007, p. 4)

Entretanto, o primeiro e talvez mais importante decreto de inconstitucionalidade de leis estaduais que buscavam regulamentar o transporte de passageiros por meio de motocicletas, atingiu a lei vigente no Estado de Santa Catarina.

Nota-se, todavia, que o julgamento paradigmático foi na ADI 2.606-2/SC, publicado no Diário da Justiça de 07/02/2003, Relator Maurício Corrêa e também requerente a Confederação Nacional do Transporte - CNT, em que se regulava o licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros. Afirma-se ali a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte e a necessidade de autorização em lei complementar para que a unidade federada pudesse exercer tal atribuição. Diz-se paradigmático porque foi ali a primeira declaração de inconstitucionalidade de norma estadual que autorizava a exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizados por motocicleta. (FAHEL, 2007, p. 4)

Segundo Lorenzetti (2003), este caso de Santa Catarina tornou-se muito importante, pois foi ele que abriu “precedente para que seja considerada igualmente inconstitucional qualquer lei municipal com o mesmo objetivo que tenha sido ou venha a ser aprovada” (LORENZETTI, 2003, p. 5), como aconteceu com as leis estaduais do Pará e de Minas Gerais no ano de 2006.

Com o objetivo de finalizar a polêmica jurídica, no dia 8 de Julho do ano de 2009 o Senado Federal aprovou um projeto de lei que regulamenta o trabalho dos moto-taxistas profissionais, assim como o de *moto-boys*. Segundo o relator da proposta, senador Expedito Júnior (PR-RO), o projeto prevê que, para serem regulamentados em uma destas profissões, os candidatos terão que cumprir os seguintes critérios: ter idade mínima de 21 anos, mínimo de dois anos portando habilitação na categoria “A” e habilitação em curso de especialização com 30 horas, feito em auto-escolas credenciadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), entidade que também ficará encarregada de definir as punições para os profissionais que descumprirem a nova lei¹⁴³. O então presidente Luís Inácio “Lula” da Silva sancionou a Lei nº 12.009¹⁴⁴ três semanas depois, numa quarta-feira, dia 29 de Julho do ano

¹⁴³ Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/ultnot/agencia/2009/07/08/ult4469u43460.jhtm>; Acesso em: 24 de abril, 2012.

¹⁴⁴ Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:
I – ter completado 21 (vinte e um) anos; II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorefletivos, nos termos da regulamentação do Contran. (Disponível em: www.planalto.gov.br; Acesso em 08 de maio, 2012)

de 2009, regulamentando as profissões de *moto-boy* e *moto-taxista*. A publicação no Diário Oficial União (DOU) aconteceu um dia depois, no dia 30 de Julho de 2009¹⁴⁵.

Somado a isso, a partir do entendimento do Artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro¹⁴⁶, a incumbência de regulamentação sobre trânsito e transportes foi transferida da União para os municípios. O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) manifesta-se sobre a municipalização do trânsito na seguinte forma.

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

[...]

Para os municípios se integrarem ao Sistema Nacional de Trânsito, exercendo plenamente suas competências, precisam criar um órgão municipal executivo de trânsito com estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística. Conforme o porte do município, poderá ser reestruturada uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesse do prefeito.¹⁴⁷ (DENATRAN, 2012)

Assim, a União determinou os requisitos básicos para a regulamentação do serviço de transporte por meio de motocicletas, mas ficaria a cargo dos municípios programar esta regularização da forma que melhor atendesse os interesses da localidade e de seus cidadãos.

¹⁴⁵ Disponível em: <http://www.redeuniao.com.br/blogdauniao/?p=3040>. Acesso em: 24 de abril, 2012.

¹⁴⁶ Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; (BRASIL, 2008)

¹⁴⁷ De acordo com consulta realizada no site do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Uberlândia já possui o trânsito municipalizado, sendo a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SETTRAN) responsável por esta jurisdição. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>; Acesso em: 24 de abril, 2012.

[...] o DENATRAN repassa a responsabilidade da implantação do serviço de moto-táxi aos municípios que regulamentaram a atividade, pois, mesmo com a regulamentação, os problemas de ordem técnica permanecem, mas a responsabilidade do uso do moto-táxi recaem sobre as autoridades e órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (OLIVEIRA JÚNIOR; ORRICO FILHO, 2001 *apud* SILVA, 2007, p. 108)

Em 02 de agosto de 2010, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), diante da necessidade de regulamentar a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 e considerando a necessidade de fixar requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta para preservar a segurança do trânsito, dos condutores e dos passageiros desses veículos, reafirmou por meio da Resolução N° 356 os requisitos básicos para a prestação destes serviços.

De acordo com a Resolução, os veículos utilizados para prestação da atividade deveriam ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado na categoria de aluguel, atendendo ao Código de Trânsito Brasileiro e à legislação complementar municipal, que deve acatar as disposições desta Resolução podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços (municipalização do trânsito). Para serem registrados, os veículos deverão ter dispositivo de proteção para pernas e motor; dispositivo aparador de linha, fixado no *guidon* do veículo; registro do veículo para a espécie de passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades; o condutor e o passageiro deverão utilizar capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção; alças metálicas, traseira e lateral, destinadas a apoio do passageiro. O descumprimento das prescrições desta Resolução sujeitará o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Esta Resolução deveria entrar em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados da data de sua publicação, ou seja, em 02 de agosto de 2011. Dessa forma, no dia 04 de agosto de 2011 o CONTRAN divulgou nota informando que a partir daquela data iniciaria a contagem do prazo de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias para que os condutores de moto-táxi pudessesem se adequar às exigências previstas na Resolução N° 356.

Após inúmeras manifestações em todo o país, inclusive em Uberlândia, o CONTRAN divulgou nota no dia 02 de agosto de 2012 informando que os motofretistas e moto-taxistas teriam até fevereiro de 2013, para realizarem curso de capacitação. A principal alegação dos

moto-taxistas que protestaram contra o início da fiscalização pela Polícia Militar, era que não havia número suficiente de entidades liberadas para ministrar o curso de capacitação exigido. O CONTRAN reconheceu as críticas, ampliou o prazo para apresentação do certificado do curso e aumentou o número de entidades que poderiam oferecê-lo. O número de cursos era reduzido, cerca de 150 (cento e cinquenta) em todo o país, pois só poderiam ser realizados pelos Departamentos Estaduais de Trânsito e pelo Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat). Posteriormente ficou decidido que Centros de Formação de Condutores (CFCs) e entidades de ensino, presenciais ou semi-presenciais, também poderiam ser responsáveis por ministrar o curso aos motociclistas profissionais.

Apesar da prorrogação do prazo ser apenas para a fiscalização do curso de especialização, em Uberlândia foi prorrogada a inspeção de todos os itens exigidos na Resolução nº 356. Com a prorrogação dos prazos, a Polícia Militar (PM) adiou a implementação de fiscalização repressiva na cidade de Uberlândia, embora tenha continuado com o trabalho informativo de esclarecimento de dúvidas sobre os itens obrigatórios, principalmente por meio de blitz educativas. Os moto-taxistas festejaram a nota do CONTRAN, pois até então havia na cidade apenas uma instituição capacitada para dar o curso de capacitação de 30 horas. Além disso, de acordo com o CONTRAN, as modificações obrigatórias na motocicleta ficariam em cerca de R\$ 500,00 (quinhentos reais) e muitos desses trabalhadores alegaram dificuldades em arcar com estes custos.

É importante destacar que a definição e fiscalização dos requisitos básicos previstos na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e na Resolução Nº 356 não implicam a regulamentação do serviço em âmbito municipal. Os equipamentos e cursos obrigatórios visam dar maior segurança para condutores e passageiros, mas uma segurança física e não legal, pois cabe à legislação complementar municipal definir os termos que irão regulamentar a atividade, tais como emissão de permissões, valor das taxas de manutenção, valor e modelo dos seguros contra roubo e acidentes, entre outros.

No dia 06 de junho de 2012, o debate sobre a regulamentação foi novamente iniciado na Câmara Municipal de Uberlândia. Na Ordem do Dia da 4^a Reunião do 5º Período da 4^a Sessão Ordinária, o vereador Misac Lacerda (PR) pediu à Câmara Municipal e ao Executivo que agilizassem o projeto de regulamentação do serviço de moto-táxi em Uberlândia. Ele lembrou que a Lei Federal já havia reconhecido a atividade, mas a regulamentação caberia ao

município. Por fim, o vereador afirmou que os moto-taxistas desejavam que o poder público agisse porque o prazo para regulamentação terminaria em agosto e depois disso não poderiam continuar exercendo a atividade. Logo em seguida o vereador Hélio Baiano (PP) colocou-se à disposição para discutir o tema da regulamentação da atividade no município, mas ressaltou que gostaria de conversar se haveria interesse de todos os moto-taxistas na regulamentação porque, segundo o vereador, viver hoje na clandestinidade seria melhor que na legalidade, devido aos altos gastos com impostos, taxas e equipamentos obrigatórios¹⁴⁸.

Os moto-taxistas überlandenses iniciaram um processo de mobilização para pressionar o Poder Público a criar e sancionar um projeto de lei que regulamentasse a atividade no município. No dia 31 de julho de 2012, membros do Sindicato dos Motociclistas Profissionais, Mototaxistas, Motofretistas e Motoboys de Uberlândia (Sindimoto-Udi) e vereadores participaram de uma audiência pública na Câmara Municipal de Uberlândia para discutir a elaboração de um projeto de lei que regulamente as atividades de motofrete e mototáxi no município¹⁴⁹.

Durante a pesquisa de campo, muitos dos moto-taxistas envolvidos no processo de negociação da regulamentação do moto-táxi em Uberlândia afirmaram que o Sindicato dos Motociclistas Profissionais, Mototaxistas, Motofretistas e Motoboys de Uberlândia (Sindimoto-Udi) não representava integralmente a categoria. Por isso eles desenvolveram uma maneira bastante peculiar para garantir que os interesses da classe fossem, de fato, levados em consideração durante o processo de negociação. Cada central ou ponto de moto-táxi seria responsável por realizar plenárias internas, para levantar tópicos importantes de serem considerados em um processo de regulamentação. Estes tópicos seriam levados ao conhecimento público durante as audiências na Câmara Municipal por dois representantes de cada central ou ponto. Ou seja, cada grupo de moto-taxistas elegeria, de maneira espontânea, dois representantes internos responsáveis por levar os anseios e angústias dos colegas de ponto para o debate público.

As audiências e debates públicos promovidos pela Câmara Municipal de Uberlândia a partir de meados de 2012 intensificaram-se no ano de 2013. Com o avanço das negociações

¹⁴⁸ Debate retirado do site da Câmara Municipal de Uberlândia na Sessão em Tempo Real. Disponível em: http://www.camarauberlandia.mg.gov.br/dentro_tempo_real.php?id=211; Acesso em: 12 de setembro de 2012.

¹⁴⁹ Reportagem do Correio de Uberlândia intitulada “Audiência publica discute regulamentação de mototaxistas”. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/audiencia-publica-discute-regulamentacao-da-atividade-de-mototaxista-e-motoboy/>; Acesso em: 12 de setembro de 2012.

pontos conflitantes foram surgindo. No dia 7 de maio de 2013, foi noticiado no jornal local de uma das principais emissoras de TV da região que o debate acerca da regulamentação dos serviços de moto-táxi e motofrete haviam esbarrado em alguns impasses, tais como a proposta de proibição do uso da motocicleta para outros fins a não ser o profissional (a motocicleta de trabalho não poderia ser usada para lazer, por exemplo). Na ocasião, alguns vereadores também questionavam o tempo da concessão pública, proposto para 20 (vinte) anos no projeto. A adaptação da motocicleta também gerou debate entre motociclistas profissionais e vereadores, pois enquanto os primeiros defendiam a não modificação de suas motocicletas ou, no máximo, a personalização e customização por meio de adesivos, os segundos afirmavam a necessidade de pintura definitiva das mesmas para uso profissional regulamentado¹⁵⁰.

Apesar das reuniões cada vez mais frequentes, a Câmara Municipal não conseguia colocar o projeto de lei para votação, principalmente devido a esses pontos conflitantes presentes na proposta. Em meados de maio de 2013, outro ponto que impedia a votação do projeto era a ampliação das cilindradas das motocicletas utilizadas para o transporte de pessoas e mercadorias. Havia um consenso quanto ao mínimo de 125 cilindradas. Mas os debates ainda estavam fervorosos quanto à definição do máximo permitido. Alguns representantes de moto-taxistas tentavam propor alteração no projeto de lei de forma a permitir que motocicletas de até 270 cilindradas fossem utilizadas para a prestação do serviço de moto-táxi e motofrete, uma vez que o máximo previsto no projeto original era 250 cilindradas¹⁵¹.

Depois de seis meses de discussão entre trabalhadores e poder público o prefeito de Uberlândia – MG, Gilmar Machado (PT), assinou no dia 22 de março de 2013 e apresentou ao legislativo municipal o Projeto de Lei Nº 031/2013, que dispõe sobre a regulamentação das atividades dos profissionais em transporte de passageiros (moto-táxi) e dos serviços de transporte remunerado de mercadorias (motofrete), em motocicletas e motonetas no município

¹⁵⁰ Reportagem vista no Portal da Rede Integração, emissora da Rede Globo. Ver: REDE INTEGRAÇÃO. Audiência pública debate a regulamentação do serviço de mototáxi em Uberlândia, MG. 2013. Disponível em: <http://globotv.globo.com/tv-integracao-triangulo-mineiro/mgtv-2-tv-integracao/v/audiencia-publica-debate-a-regulamentacao-do-servico-de-mototaxi-em-uberlandia-mg/2560383/>; Acesso em: 27 de maio, 2015.

¹⁵¹ Reportagem do G1. Ver: G1. Votação para regulamentar mototáxi em Uberlândia é adiada para junho. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2013/05/votacao-para-regulamentar-mototaxi-em-uberlandia-e-adiada-para-junho.html>; Acesso em: 08 maio, 2015.

de Uberlândia¹⁵². O Projeto de Lei 126/13, que regulamenta a atividade de moto-táxi e do motofrete em Uberlândia – MG, finalmente foi aprovado por unanimidade, na Câmara Municipal de Uberlândia em uma terça-feira, dia 13 agosto do ano de 2013¹⁵³. Entre os pontos mais importantes do projeto de Lei estão a padronização das tarifas. De acordo com a nova legislação, a tarifa mínima cobrada seria de R\$ 6,00 para até 5 quilômetros percorridos. As “corridas” com distância superiores a 5 quilômetros sofreriam o acréscimo de R\$ 1,20 por cada quilometro rodado. Durante o período de vigência da “Bandeira 2”, correspondente entre 23:00 e 06:00, a tarifa seria cobrada em dobro. O arredondamento da fração do quilômetro percorrido seria sempre para mais.

Outro ponto importante na proposta refere-se ao número de permissões concedidas. Ficou definido que o número de permissões emitidas para a realização da atividade de moto-táxi em Uberlândia – MG deveria obedecer a proporção de 200 motocicletas e motonetas para cada 50 mil habitantes. Como o Instituto Brasileira de Geografia e Estatística estimava que a população überlandense em 2013 era de aproximadamente 610 mil habitantes, seriam emitidas cerca de 2,4 mil concessões para a atividade em Uberlândia. O período de vigência para cada concessão seria de 20 anos. Durante este tempo, cada permissionário poderia registrar prepostos para auxiliar na prestação da atividade. Além disso, também estava liberada a organização dos moto-taxistas em operadoras, centrais de serviços, cooperativas e associações.

Os permissionários também ficariam responsáveis por padronizar as motocicletas de acordo com normas especificadas pela Secretaria de Trânsito e Transportes (Settran). Motocicletas e motociclistas seriam identificados pelas cores amarelo topázio e verde bandeira. Os adesivos deveriam cobrir até 60% do total da lataria do veículo (tanque e paralamas). O capacete do condutor também deveria receber adesivo de identificação conferido pela Settran. A motocicleta utilizada pelo portador da concessão na atividade deveria ter, no máximo, cinco anos de vida útil e potência de motor com mínimo de 125 cilindradas e máximo de 250 cilindradas. A motocicleta deveria ser obrigatoriamente registrada no nome do permissionário.

¹⁵² Reportagem retirada do site de William Alvorada. Ver: ALVORADA, William. **Regulamentação das Atividades – Mototáxi e Motofrete em Uberlândia**. 2013. Disponível em: <http://www.williamalvorada.com.br/noticias/mototaxi>; Acesso em: 11 de maio, 2015.

¹⁵³ Reportagem de Arthur Fernandes publicada no jornal Correio de Uberlândia. Ver: Fernandes (2013).

Reconhecendo que os moto-taxistas que recebessem a permissão teriam gastos consideráveis para padronizar suas motocicletas e motonetas, a Secretaria de Trânsito e Transportes (Settran) estava estudando a abertura de linhas de microcrédito para estes profissionais.

Apesar de aprovado na Câmara Municipal em agosto de 2013, o projeto de regulamentação de moto-taxistas em Uberlândia foi concluído apenas em janeiro de 2014. Então foi noticiado na mídia que o edital de licitação para preenchimento das 2,4 mil concessões previstas pela Lei 126/13 seria aberto em fevereiro de 2014, permanecendo em aberto até o preenchimento total das vagas. Posteriormente iniciar-se-ia o processo de identificação das motocicletas e motociclistas. A estimativa inicial era que todos estes procedimentos fossem concluídos até julho de 2014¹⁵⁴. Entretanto, o edital não chegou a ser aberto. Entre as principais justificativas estavam as críticas de uma parcela de moto-taxistas que alegaram não ter condições financeiras para adaptar as suas motocicletas de forma a concorrer às concessões.

Depois de permanecer travado por um ano, em 20 de dezembro de 2014 o edital para preenchimento das concessões para moto-taxistas em Uberlândia foi novamente publicado. O edital seria aberto em fevereiro de 2015, e os trabalhadores interessados em se candidatar a uma vaga deveriam enviar a documentação necessária. A documentação, composta por cópias da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), RG, CPF e o certificado de conclusão de curso especializado de moto-taxista reconhecido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), deveria ser entregue na sede do Sindicato dos Motociclistas Profissionais, Mototaxistas, Motofretistas e Motoboys de Uberlândia (Sindimoto-Udi) até o dia 23 de fevereiro de 2015. A abertura dos envelopes estava prevista para acontecer no dia seguinte, dia 24 de fevereiro de 2015, juntamente com a revelação dos classificados¹⁵⁵.

Entretanto, havia a preocupação do sindicato e do poder público do não preenchimento do total de vagas. Novamente os moto-taxistas alegavam a inviabilidade financeira do

¹⁵⁴ Reportagem lida no site do jornal Correio de Uberlândia, intitulada “Licitação para concessões de mototaxistas em Uberlândia sai em fevereiro”. Disponível em: http://www.correioduberlandia.com.br/cidade-e-regiao/licitacao-para-concessoes-de-mototaxistas-em-uberlandia-sai-em-fevereiro/?doing_wp_cron=1431367707.6235458850860595703125; Acesso em: 11 de maio, 2015.

¹⁵⁵ Reportagem lida no site do jornal Correio de Uberlândia, intitulada “Mototaxistas devem entregar documentação até o dia 23”. Disponível em: http://www.correioduberlandia.com.br/cidade-e-regiao/mototaxistas-devem-entregar-documentacao-ate-o-dia-23/?doing_wp_cron=1431091969.4801139831542968750000; Acesso em: 11 maio, 2015.

cumprimento de todos os pré-requisitos, principalmente o alto custo de adaptação do veículo e a questão do tempo máximo de vida útil da motocicleta (5 anos). Além disso, um grupo de moto-taxistas que utilizam a atividade apenas como complementação de renda demonstraram-se contra a regulamentação da atividade, provocando uma divisão na categoria.

No dia 23 de fevereiro de 2015, último dia para envio da documentação necessária para concessão de permissão para exercer a atividade de moto-taxista e motofretista em Uberlândia – MG, conforme amplamente divulgado pela mídia local, o edital foi novamente cancelado. O jornal Correio de Uberlândia noticiou o cancelamento das licitações para emissão das concessões para exploração do serviço de moto-táxi às 19:27 do dia 23 de fevereiro, afirmando que a atitude foi tomada pela Prefeitura Municipal em acordo com o sindicato da categoria devido à baixa adesão dos trabalhadores moto-taxistas durante o período de inscrição¹⁵⁶. O Portal G1 foi o primeiro a noticiar a revogação do edital, às 16:13 do dia 23 de fevereiro¹⁵⁷. O Portal informou que, para além da pouca adesão, divulgada em nota oficial da Prefeitura, outro fator que motivou a suspensão do edital de licitação para as 2.400 vagas regulamentadas de moto-taxistas em Uberlândia foram questionamentos realizados por representantes da categoria. De acordo com a publicação, outro sindicato (Sindicato de Transporte Alternativo do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, Sindtransp-Tap) questionou pontos do Projeto de Lei 126/13. Desde então não houve outras movimentações acerca da regulamentação da atividade no município de Uberlândia.

A falta de regulamentação do moto-taxismo no município de Uberlândia em parte pode ser explicada pela pouca adesão dos moto-taxistas aos sindicatos¹⁵⁸, que não se articulam de forma a reivindicar a regularização de suas atividades. Se por um lado a existência de dois sindicatos envolvidos no processo de negociação da regulamentação pode garantir maior representação para os moto-taxistas, por outro a disputa de interesses entre eles pode gerar o travamento de todo o processo de regulamentação, como tem sido verificado.

¹⁵⁶ Reportagem lida no site do jornal Correio de Uberlândia, intitulada “Licitação das permissões para o serviço de mototaxi está cancelada”. Disponível em: http://www.correiouberlandia.com.br/cidade-e-regiao/llicitacao-para-concessao-das-permissoes-para-o-servico-de-mototaxi-esta-cancelada/?doing_wp_cron=1431092014.0909729003906250000000; Acesso em: 11 de maio, 2015.

¹⁵⁷ Reportagem lida no Portal G1, intitulada “Licitação para mototaxistas é suspensa pela 3ª vez em Uberlândia”. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2015/02/llicitacao-para-mototaxistas-e-suspensa-pela-3-vez-em-uberlandia.html>; Acesso em: 11 de maio, 2015.

¹⁵⁸ Segundo Silva (2007, p. 118-119), apenas 13% dos moto-taxistas estão vinculados a algum sindicato.

Além disso, de certa maneira, o serviço de moto-táxi é bem estruturado na cidade de Uberlândia. Há grandes empresas especializadas neste ramo de atividade e um grande número de pequenas centrais, cujos donos não vêem a regulamentação como um bom negócio. Sem contar as sociedades por quotas, cujos quotistas poderiam até ser prejudicados com a perda do monopólio nas abordagens em seus respectivos pontos. Dependendo da forma de regulamentação, sua praça poderia tornar-se um ponto comum para todos os moto-taxistas formalizados. Outro fator que, em grande medida, amedronta os moto-taxistas são os gastos intrínsecos à regulamentação. Os moto-taxistas afirmam que, com os rendimentos obtidos na atividade, não é possível arcar com os impostos obrigatórios. Afirmam também não ter condições de cumprir algumas exigências, tais como estar circulando com motos novas, adaptadas, dentre outros. Em suma, a organização do moto-taxismo por meio das regras tácitas criadas no exercício cotidiano da profissão, somada com a pouca articulação política dos moto-taxistas, parece ter criado no imaginário destes trabalhadores a ideia de que a regulamentação pode vir a ser prejudicial à atividade e onerosa aos seus bolsos.

Mesmo assim, durante as pesquisas de campo, foi possível identificar alguns moto-taxistas favoráveis a regulamentação. O principal argumento é que a legalização da atividade representaria maior segurança para a sua realização, principalmente por garantir os direitos trabalhistas. Também consideram que poderia aumentar o número de corridas, pois o moto-taxismo não seria mais considerado modalidade de transporte informal, transmitindo mais confiança aos usuários do serviço. Os moto-taxistas que pagam diárias ou mensalidades para as centrais, vinculando-se a elas unicamente através da sua força de trabalho, sem direitos trabalhistas, deveriam ser os mais interessados na regulamentação da atividade, mas não parece haver nenhum movimento para que isto aconteça na cidade de Uberlândia-MG. Muito pelo contrário, este grupo de moto-taxistas é o que apresenta maior resistência à regulamentação. Estima-se que estes trabalhadores, devido a sua juventude, estejam mais preocupados com o “aqui e agora”. Momentaneamente a regulamentação pode representar maiores gastos. Ao contrário, alguns dos trabalhadores pioneiros, que já apresentam idade mais avançada, estão mais preocupados em obter segurança na atividade, pois têm consciência de que não conseguiriam exercer sua profissão por muito tempo. Sendo assim, realizando um cálculo racional, muitos deles preferem defender a regulamentação a fim de obter maiores garantias e direitos trabalhistas.

Dessa forma, constata-se uma contradição de natureza política entre defensores da regulamentação legal e defensores de regras tácitas, formalizadas entre os próprios sujeitos envolvidos no moto-taxismo. Mais uma vez, a própria noção de informalidade do trabalho no moto-taxismo fica comprometida, pois as regras “nativas” têm poder de “formalização” da atividade e se expressam como resistência política.

3. 3 Uma nova proposta para o estudo da informalidade

De acordo com Matallo Júnior (1988) a preocupação com o conhecimento não é algo novo, pois todos os povos e civilizações desenvolveram formas de saber, geralmente derivadas das necessidades práticas de existência. Demo (2010) destaca que no percurso histórico, a realidade já foi manipulada de inúmeras formas. Primeiramente, os homens captavam a realidade por meio de mitos. Posteriormente, a explicação mítica da realidade foi superada, em parte, pelas explicações religiosas. Nesse contexto, a ciência também surgiu como uma forma de manipular a realidade, mas que está distante das duas formas anteriores, pois “não acredita nem em mitos, nem em religião, como formas de explicação [...] Quer dizer, a ciência entende-se como processo de desmitologização e dessacralização do mundo em favor da racionalidade natural.” (DEMO, 2010, p. 20). Assim, todas as formas de manipulação da realidade constituem-se como explicação objetiva desta realidade, e elas só são consideradas inferiores por serem comparadas com aquelas que são consideradas superiores naquele contexto histórico específico. Atualmente a ciência é a explicação da realidade mais aceita¹⁵⁹.

Sendo assim, Freire-Maia (1991) propõe uma definição de ciência, embora reconheça que toda definição tende a ser incompleta e que definir ciência é algo bastante complexo, pois dificilmente esta definição seria consensual. Utilizando os elementos básicos dos inúmeros conceitos já formulados, o autor chega a uma definição genérica: “Ciência é um conjunto de descrições, interpretações, teorias, leis, modelos etc., visando ao conhecimento de uma

¹⁵⁹ Embora atualmente a ciência seja a forma de explicação mais aceita, Demo destaca que “nada haveria de surpreendente se daqui a alguns séculos nossos sucessores na história venham a nos julgar irracionais, porque acreditávamos em coisas tão frágeis e mal arrumadas como aquelas que chamamos agora de ciência” (DEMO, 2010, p. 21).

parcela da realidade, em contínua ampliação e renovação, que resulta da aplicação deliberada de uma metodologia especial (metodologia científica)." (FREIRE-MAIA, 1991, p. 24).

A partir desta definição, pode ser constatado que "a finalidade da ciência é tratar a realidade teórica e praticamente, para atingirmos tal finalidade, colocam-se vários caminhos. Disto trata a metodologia." (DEMO, 2010, p. 19). Assim, Demo entende que a metodologia é uma preocupação instrumental do cientista que não deve ser superestimada, pois o que realmente interessa é a pesquisa, já que é pelo seu exercício que se descobre a realidade, gerando conhecimento e fazendo a ciência¹⁶⁰. Para Gil (2008) a pesquisa é "o processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico. O objetivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas mediante o emprego de procedimentos científicos" (GIL, 2008, p. 49). Sendo assim, Antônio Carlos Gil entende a pesquisa social como o processo que utiliza a metodologia científica para obter conhecimentos sobre a realidade social.

Gil concebe a realidade "em sentido bastante amplo, envolvendo todos os aspectos relativos ao homem em seus múltiplos relacionamentos com outros homens e instituições sociais" (GIL, 2008, p. 49). Já para Demo, a "realidade são todas as dimensões que compõe nossa forma de viver e o espaço que a cerca" (DEMO, 2010, p. 27). De acordo com Demo (2010), as realidades sociais apresentam-se de maneira específica para as ciências sociais.

[realidades sociais constituem] dimensões sociais, tanto àquelas que estão em nós quanto àquelas que nos circundam. Fazem parte delas igualmente nossas ideologias, nossas representações mentais, nossos símbolos, nossas crenças e valores, bem como nosso comportamento externo e os condicionamentos circundantes de ordem social. (DEMO, 2010, p. 27)

Neste sentido, este item tem como objetivo principal identificar e verificar qual é o método científico e as técnicas de pesquisa mais indicadas para serem utilizadas neste trabalho, que tem como proposta pesquisar cientificamente uma faceta específica da realidade social, isto é, o moto-taxismo enquanto atividade informal, procurando elucidar quais são as regras e normas tácitas que organizam este serviço que, conforme demonstrado no item anterior, ainda não é regulamentado em Uberlândia - MG. Parte-se do pressuposto que o método etnográfico é o mais indicado para tratar de forma teórica e prática o fenômeno da informalidade a partir do problema proposto. Por fim, também será realizada uma breve

¹⁶⁰ Ao garantir que nenhum esquema explicativo esgota a realidade, Demo afirma que sempre há o que se descobrir e, consequentemente, a "pesquisa é um processo interminável [...] é um fenômeno de aproximações sucessivas e nunca esgotado, não uma situação definitiva, diante da qual já não haveria o que descobrir" (DEMO, 2010, p. 23).

revisão bibliográfica acerca das técnicas de pesquisa mais propícias para obter dados empíricos do objeto.

Ao utilizar a definição de ciência de Freire-Maia (1991), que a concebe como resultado da aplicação de uma metodologia especial, é necessário debruçar-se melhor sobre o método científico. Marconi e Lakatos (1982, p. 28) destacam que “tanto os métodos quanto as técnicas devem adequar-se ao problema a ser estudado, às hipóteses levantadas e que se queira confirmar, ao tipo de informante com quem vai entrar em contato”. Por isso Castro (1977) observa que o método científico se apresenta na literatura especializada envolto por divergências e controvérsias, principalmente em relação ao seu significado, papel e importância na investigação científica¹⁶¹.

Ao se considerar que a escolha do método deve estar ligada às características e particularidades do projeto de pesquisa, e sabendo que há grande debate em torno da metodologia científica, o pesquisador deve ter bastante clareza e lucidez para selecionar qual, dentre as várias disponíveis, é que se apresenta como a mais indicada para ser utilizada em sua pesquisa.

O objeto em questão neste trabalho é o moto-táxi, uma atividade avaliada como informal por uma vertente teórica que concebe a informalidade a partir da relação do trabalhador com regulamentações produzidas no âmbito do Estado, considerando atividade informal toda ocupação em que os trabalhadores não estão vinculados às mediações legais do Estado. Mas surgiu recentemente e vem ganhando destaque nos estudos acadêmicos, principalmente na Antropologia, outro importante enfoque relacionado à informalidade. Esta nova abordagem leva em consideração não apenas a relação do trabalhador com o Estado e com a economia, mas analisa também as relações simbólicas e as regras tácitas desenvolvidas pelos grupos na realização de atividades informais. Conforme demonstram Sousa *et al* (2008), esta sub-área da Antropologia está sendo conhecida como “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos”.

A economia informal tradicionalmente vem sendo estudada nas ciências sociais pela economia, direito e sociologia sob diversos enfoques. Uma das suas contribuições tem sido elucidar as relações e contradições entre o Estado e as redes sociais informais. Enquanto os estudos sociológicos e econômicos pensam as relações informais sob a ótica do Estado e da

¹⁶¹ Por isso, Castro (1977) prefere discutir a questão da metodologia científica a partir de uma dicotomia que, apesar de simples, é bastante didática. A dicotomia trata da existência de uma dimensão positiva (conjunto de regras de como proceder no curso da investigação) e uma dimensão negativa do método científico (o que se deve fazer e o que não se pode fazer no curso da investigação).

economia, o estudo antropológico acrescenta a essas análises os sentidos e significados simbólicos atribuídos à informalidade pelos grupos sociais envolvidos em atividades informais. Esses estudos se mantêm fiéis à tradição antropológica de buscar uma compreensão dos seus objetos de pesquisa através do método da etnografia. (SOUZA *et al*, 2008, p. 1-2)

Ao partir do pressuposto que “o legal, o informal e o ilícito não devem ser vistos unicamente desde uma perspectiva estadocêntrica, mas também do ponto de vista dos atores sociais envolvidos” (SOUZA *et al*, 2008, p. 4), este novo enfoque contraria os caminhos tomados pelos estudos recentes sobre a informalidade, cuja preocupação “parece estar mais associada a questões de ordem tributária e equilíbrio fiscal do que, propriamente, com a economia informal *per se* e com os trabalhadores nela inseridos” (HIRATA; MACHADO, 2007, p. 23, grifos das autoras).

Ao considerar que as atividades consideradas informais são capazes de criar as suas regras e normas de funcionamento durante as suas realizações cotidianas, este estudo chama atenção para o modo como o moto-taxismo em Uberlândia–MG, ainda que “realizado à margem da regulação estatal, cria sua própria lógica e subcultura, gerando significados que podem ser compreendidos por via de uma análise antropológica” (SOUZA *et al*, 2008, p. 2). Conforme apontam Sousa *et al* (2008), o método etnográfico apresenta-se como o caminho mais indicado para tratar o fenômeno da informalidade sob esta perspectiva, que toma como objeto das análises os significados específicos atribuídos pelos próprios trabalhadores às suas atividades e leva em consideração o ponto de vista dos atores envolvidos. Sendo assim, torna-se necessário apresentar uma breve discussão acerca desta metodologia científica.

Guber (2001) afirma que há dois paradigmas¹⁶² dominantes na investigação social associada ao trabalho de campo etnográfico: o “positivismo” e o “naturalismo”. Para a autora, o primeiro paradigma caracteriza-se pela busca de estudar os fenômenos de forma neutra e objetiva, utilizando de experimentos que permitam a quantificação, comparação e verificação dos dados, a fim de formular leis gerais que expliquem os fenômenos particulares. Já o paradigma “naturalista” constitui-se como uma alternativa epistemológica, concebendo que as ciências sociais estudam uma realidade que já foi pré-interpretada por aqueles a vivem (nativos). Neste sentido, em vez de métodos e técnicas que visem a objetividade do estudo, os pesquisadores naturalistas propõem que investigador e objetos de estudos interajam entre si,

¹⁶² Bogdan e Bikien (1991, p. 52) definem paradigma como “um conjunto aberto de asserções, conceitos ou proposições logicamente relacionados e que orientam o pensamento e a investigação.”.

para que o primeiro apreenda a lógica da vida social do segundo e tenha elementos para interpretar e compreender a sua cultura.

Caminhando no mesmo sentido, ao observarem que toda investigação baseia-se em uma orientação teórica¹⁶³, Bogdan e Rikien (1991) destacam duas perspectivas que fundamentam teoricamente as análises científicas: o positivismo e a fenomenologia. O positivismo fundamenta as tradições de investigação que enfatizam o estudo dos fatos e das causas do comportamento. Por sua vez, a perspectiva fenomenológica, fundamenta teoricamente as abordagens de cunho qualitativo. Ao fazer uma breve análise acerca dos fundamentos teóricos das abordagens qualitativas, os autores destacam que um dos pressupostos mais importantes da perspectiva fenomenológica é a busca pela compreensão do significado que as pessoas atribuem aos processos culturais que estão envolvidas.

Os pesquisadores fenomenologistas tentam compreender o significado que os acontecimentos e interações têm para pessoas vulgares, em situações particulares [...] Tentam penetrar no mundo conceptual dos seus sujeitos (Geertz, 1973) [...] Os fenomenologistas acreditam que temos à nossa disposição múltiplas formas de interpretar as experiências, em função das interações com os outros e que a realidade não é mais do que o significado das nossas experiências (Greene, 1978). (BOGDAN; BIKIEN, 1991, p. 53-54)

Um bom exemplo do paradigma positivista aplicado à investigação pode ser verificado em Malinowski. O autor retoma a visão de sociedade análoga a um sistema físico-biológico, que funciona de modo integrado, tal como um organismo vivo. Assim, ele observa que algumas esferas da vida apresentam a capacidade de sintetizar a expressão e o código cultural dos povos estudados¹⁶⁴. A partir da apreensão destas esferas importantes, o pesquisador deve observar as relações que elas estabelecem com as outras esferas da vida (religião, cultura, economia, política etc.).

¹⁶³ Eles entendem “orientação teórica” ou “perspectiva teórica” como “um modo de entendimento do mundo, das asserções que as pessoas têm sobre o que é importante e o que é que faz o mundo funcionar.” (BOGDAN; BIKIEN, 1991, p. 52).

¹⁶⁴ Lage (2009, p. 4, grifo da autora) destaca que quando Malinowski estudou os nativos do extremo leste da Nova Guiné, ele observou que o “*kula* se apresenta como um empreendimento econômico cuja importância teórica e empírica está em sua capacidade de sintetizar e expressar o código cultural. Sua eficácia está relacionada ao estabelecimento de trocas incessantes que se relacionam a outros aspectos fundamentais da vida social que funcionam de modo integrado, como: magia, religião, cultura material, parentesco e organização social.”.

De acordo com Malinowski (1976), a pesquisa etnográfica é composta por três passos diferentes. O primeiro deles exige a observação de todos os aspectos da cultura nativa e a documentação em diário de campo de tudo o que é observado, pois apenas dessa forma o antropólogo poderá apreender a organização da sociedade e o delineamento do esquema básico da vida tribal. O segundo passo, complemento do primeiro, refere-se à observação e acompanhamento dos fenômenos cotidianos da tribo, pois apenas com o contato íntimo é que o antropólogo poderá realizar observações detalhadas e minuciosas para colher dados acerca do comportamento dos nativos. O terceiro passo, por sua vez, visa coletar dados que permitam ao antropólogo compreender a visão de mundo dos nativos. Para isso ele deve coletar narrativas e mitos, palavras e expressões, comportamentos e costumes habituais, para apreender os modos típicos de agir e pensar da cultura estudada¹⁶⁵. Dessa maneira, o método etnográfico proposto por Malinowski “compreende uma investigação aprofundada da vida nativa de modo que o etnógrafo possa compreender a organização social da vida tribal, sintetizados através da compreensão do ponto de vista nativo” (LAGE, 2009, p. 4).

No quadro geral das Ciências Sociais, após o fim da Segunda Guerra Mundial, as teorias e metodologias baseadas em paradigmas macroestruturais, como o “positivismo”, começaram a ser questionadas. A principal crítica que os modelos clássicos sofriam era que eles se tornaram obsoletos e ultrapassados, sendo necessária a formulação de novos arcabouços teóricos e metodológicos aplicáveis às sociedades contemporâneas. Alguns cientistas sociais rejeitaram por completo as teorias clássicas; outros combinaram os clássicos com as novas formulações; enquanto outros, por sua vez, aderiram às novas teorias, mas não desqualificaram os clássicos. Mas de maneira geral o que se observou foi que “aos poucos formulam-se novas teorias [...] Formulam-se outros temas e outros métodos de explicação ou compreensão, ao mesmo tempo em que se inaugura uma nova linguagem” (IANNI, 1991, pág. 03).

No plano específico da teoria antropológica, apesar de ser conhecido como o “pai da etnografia”, a publicação póstuma do diário de campo de Malinowski levantou algumas polêmicas acerca do método etnográfico. De acordo com Lage (2009, p. 5), a publicação dos diários de campo de Malinkwski impactou diretamente o pensamento antropológico

¹⁶⁵ “A partir da aplicação prática destes princípios, Malinowski rompe com uma ‘antropologia de gabinete’ e inaugura um novo estilo de pesquisa pautado em um constante diálogo entre a observação participante e as descrições etnográficas” (LAGE, 2009, p. 4).

exatamente por suscitar um debate acerca da “posição assumida pelo pesquisador que vivencia uma situação social dinâmica e que é, ao mesmo tempo, afetado por ela”.

Para além dos comentários sobre a antipatia pelos nativos ou pela hipocondria de Malinowski, o diário revelou que por trás da objetividade buscada pela pesquisa antropológica, há a influência direta da subjetividade do pesquisador no convívio com os “outros” e no olhar que é lançado sobre eles. (LAGE, 2009, p. 5)

Influenciado pelas novas “alternativas teóricas” que procuravam substituir os clássicos na explicação das sociedades contemporâneas, e pelo debate suscitado com a publicação dos diários de campo de Malinowski, Clifford Geertz (1989) também elabora princípios metodológicos para a etnografia, que podem ser situados no paradigma do “naturalismo”.

Para ele a cultura é formada de teias de significados, tecidas pelos próprios homens por meio da significação que eles dão às suas ações e a si mesmos. A partir deste entendimento, para que por meio da etnografia se apreenda a cultura dos nativos, não basta apenas o registro descritivo dos fatos, mas também que o antropólogo analise e interprete os significados atribuídos pelos nativos às diversas situações e relações sociais. Por isso o autor desenvolve o conceito de “descrição densa”¹⁶⁶, que não implica a simples descrição de todos os elementos da sociedade, mas é a tentativa de descrever a cultura de maneira que penetre no sentido mais profundo que um símbolo assume dentro de uma realidade – não se trata de uma simples técnica (descrição), mas de um método de pesquisa, pois estabelece uma maneira do pesquisador abordar seu objeto durante a pesquisa etnográfica.

Dessa maneira, Geertz sustenta que a etnografia deve se esforçar para enxergar o mundo de acordo com o ponto de vista do nativo, descobrindo os significados que ele atribui às suas próprias práticas e representações. Mas, diferentemente de Malinowski, Clifford Geertz afirma que não há como o antropólogo se transformar em um nativo para interpretar a teia de significados que compõe a cultura e entender o seu objeto de estudo, pois identificar as dinâmicas sociais e os seus significados não é o suficiente para que o pesquisador entre dentro do universo simbólico da comunidade estudada. Neste contexto, para o autor, apenas os nativos que estão inseridos na cultura, compartilhando o seu universo simbólico, são capazes de interpretar a cultura. Os nativos fazem, portanto, interpretações em “primeira mão”,

¹⁶⁶ Bogdan e Bikien (1991, p. 58) utilizam o termo “descrição profunda” como sinônimo de “descrição densa”.

enquanto que cabe ao antropólogo interpretar a interpretação do nativo acerca do seu objeto de estudo – interpretações de “segunda e terceira mão”¹⁶⁷.

Muitos antropólogos têm se esforçado para colocar a cidade como palco de estudos da Antropologia. De acordo com Magnani (1996), o “campo” de estudos antropológicos foi estendido para as cidades quando aqueles grupos tradicionais estudados pela Antropologia, por diversos motivos, deixaram as suas comunidades e se dirigiram para a cidade. Em outro estudo, Magnani (2012) faz uma excursão pela história da Antropologia paulista, demonstrando como algumas escolas estrangeiras, sobretudo a Escola de Chicago, influenciaram os jovens antropólogos brasileiros a realizar etnografias sobre as comunidades tradicionais (“estudos de comunidades”), ainda com etnógrafos como orientadores. Posteriormente, estes alunos formaram-se e começaram a orientar novos estudantes que iniciaram estudos antropológicos sobre grupos urbanos nas grandes cidades brasileiras. Naquele momento Eunice Durham e Ruth Cardoso foram de fundamental importância para a consolidação da etnografia urbana brasileira, principalmente ao realizar os primeiros estudos e orientar os primeiros estudantes em estudos antropológicos na cidade¹⁶⁸.

De acordo com Véras (2008, p. 107), “o debate atual das ciências sociais manifesta-se de forma evidente no estudo da questão urbana tal como se apresenta no mundo contemporâneo”. Ainda de acordo a opinião desta autora, “o impacto da chamada globalização sobre as cidades têm ocupado a atenção dos estudiosos com um variado elenco de problemas” (VÉRAS, 2008, p. 107). Para além das consequências da reestruturação produtiva, da consolidação de uma sociedade informacional, da redefinição do papel do Estado e dos desdobramentos do processo de exclusão social, dentre outros, o problema colocado pela intensificação da globalização após a década de 1990 para a Antropologia foi, de início, muito mais sério, pois colocou em “cheque” o objeto de estudo desta área do conhecimento: a globalização, a intensificação dos fluxos (de pessoas, de informação, de mercadorias, etc.) iria destruir/homogeneizar o “Outro”, objeto de estudo de Antropologia?

¹⁶⁷ Neste sentido, de acordo com Geertz, os trabalhos antropológicos que utilizam como fonte de dados pesquisas anteriores realizadas por outros antropólogos são interpretações de “quarta mão”. Lévi-Strauss é um dos exemplos citados pelo autor.

¹⁶⁸ Os principais orientandos destas duas importantes figuras da Antropologia brasileira foram: Paula Montero, Alba Zaluar (Eunice Durham) e Tereza Pires Caldeira, José Guilherme Cantor Magnani (Ruth Cardoso).

Esta questão permaneceu presente nos debates e discussões antropológicas, mas com o passar dos anos e desenrolar dos fatos foi verificado que, conforme colocado por Montero (1997), a supressão do tempo e do espaço e a consequente aproximação das diferentes comunidades não configurou propriamente uma ameaça para as culturas tradicionais, marcadas por um isolamento relativo. Muito pelo contrário, o encurtamento das distâncias culturais não colocou em risco o objeto da Antropologia, mas fez com que as diferenças culturais persistissem e, mais do que isso, se renovassem diante dos contextos de intensa interação social (MONTERO, 1997, p. 59). Nas palavras de Maura Pardini Bicudo Véras: “ao invés de proporcionar apenas homogenização cultural e unidade mundial, a ‘globalização’, paradoxalmente, tem dado origem a um verdadeiro ‘espetáculo da diferença’” (VÉRAS, 2008, p. 115).

Foi o que Frugoli Jr. confirmou ao estudar os espaços públicos do centro de São Paulo, demonstrando que “os espaços centrais da cidade são densos não só porque concentram atividades e grupos, mas também porque abrangem várias significações, que ao mesmo tempo se entrecruzam, complementam-se, contradizem-se” (FRUGOLI JÚNIOR, 1995, p. 12). É também o que o professor José Guilherme Cantor Magnani tem verificado em uma série de estudos realizados pelo Núcleo de Antropologia Urbana (NAU), grupo vinculado à Universidade de São Paulo (USP) e coordenado por ele. Assim também Gilberto Velho e Karina Kuschnir notaram nos estudos realizados na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), sobretudo no Laboratório de Antropologia Urbana (LAU), atualmente coordenado pela professora Karina Kuschnir.

Uma vez que a cidade também se configura como um campo de estudo etnográfico, e que a globalização em vez de homogeneizar as culturas acabou reforçando as diferenças, pode-se dizer que a escolha da etnografia como método de pesquisa fez com que o olhar do pesquisador se configurasse, no termos de Magnani (2002, 2012), como um olhar “de perto e de dentro”.

José Guilherme Cantor Magnani é, atualmente, uma das principais referências teóricas e, principalmente, metodológicas em pesquisas de Antropologia Urbana no Brasil. Orientando de Ruth Cardoso, Magnani defendeu em 1982 a sua tese de doutorado intitulada “Festa no Pedaço: O circo-teatro e outras formas de lazer e cultura popular”¹⁶⁹, em que se debruçou

¹⁶⁹ Magnani (1982).

sobre a sociabilidade em bairros da periferia de São Paulo e criou uma importante ferramenta teórica e metodológica: o pedaço. Desde então, a sua trajetória acadêmica, suas pesquisas e orientações, assim como as suas produções bibliográficas buscaram transpor a categoria pedaço da periferia para o centro das cidades, isto é, de um espaço em que as pessoas são reconhecidas por meio dos laços de vizinhança, parentesco e colegismo para um espaço em que elas se reconhecem por meio de símbolos compartilhados e como membros de uma teia de relações mais extensa. O decorrer dos estudos do autor levou à criação de mais categorias, que ele chamou de “a ‘família’ de categorias” (Magnani, 2012, p. 93-98): trajeto, mancha, circuito, pórticos.

Em obra publicada, “Da Periferia ao Centro: Trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana”¹⁷⁰, Magnani dedica uma de suas três partes apenas para discutir a etnografia urbana. Na terceira parte do livro, intitulada “Etnografia Urbana”, o autor se propõe a fazer uma revisão de seus vários textos metodológicos redigidos ao longo de sua carreira, para apresentar um quadro geral acerca da especificidade da etnografia como metodologia de pesquisa antropológica no espaço urbano. Por ser o último livro publicado do autor e por ser uma revisão de sua própria obra, este texto foi tomado como referência metodológica para esta dissertação.

No capítulo VII do livro, primeiro capítulo da terceira parte, Magnani faz uma revisão de um dos seus principais textos metodológico: “De perto e de dentro”¹⁷¹. Para o autor, fazer da cidade o seu objeto de pesquisa, situar nos centros urbanos os seus recortes de estudo, não inviabiliza uma pesquisa antropológica, uma vez que “a Antropologia Urbana não deixa de ser Antropologia” (MAGNANI, 2012, p. 251). Entretanto, tal atitude coloca novos desafios ao pesquisador: “manter-se fiel ao patrimônio teórico e metodológico da disciplina, ao mesmo tempo em que é obrigada a trabalhar num contexto com determinadas características, entre as quais as escolas de suas unidades de análise” (MAGNANI, 2012, p. 251). Magnani afirma que, diante de tal desafio, grande parte dos antropólogos urbanos acaba caindo naquilo que ele definiu como “tentação da aldeia”, isto é, tentar reproduzir no espaço urbano as mesmas condições verificadas nos estudos clássicos, principalmente no que se refere à dimensão da aldeia. Entretanto, tais condições não são mais verificáveis nem mesmo nas pesquisas atuais

¹⁷⁰ Magnani (2012).

¹⁷¹ Magnani (2002).

com povos indígenas. Então, o autor afirma que uma das primeiras coisas que se deve evitar em uma pesquisa antropológica no espaço urbano é “a tentativa de buscar, no contexto bastante diversificado, heterogêneo e interconectado das metrópoles, aquele lugar ideal onde supostamente se poderia aplicar, com mais acerto, o método etnográfico” (MAGNANI, 2012, p. 251).

A partir desta constatação, o autor busca articular duas linhas de reflexão, a saber, cidade e etnografia, para verificar “as possibilidades que esta última, como método de trabalho característico da Antropologia, abre para a compreensão do fenômeno urbano, mais especificamente para a pesquisa da dinâmica cultural e das formas de sociabilidade nas grandes cidades contemporâneas” (MAGNANI, 2012, p. 252). Magnani afirma que não são necessários muitos “malabarismos pós-modernos” para que a etnografia seja aplicada de forma proveitosa nos estudos antropológicos urbanos, uma vez que a Antropologia sempre reinventou o seu repertório de modelos, estratégias e conceitos para pensar novos objetos e questões atuais. Dessa maneira, partindo do pressuposto de que não há um cenário estático onde as relações sociais são travadas, mas que a paisagem é produzida socialmente, o autor leva em consideração dois fatores constituintes: paisagem¹⁷² e atores sociais. Enquanto outras disciplinas enfatizam um ou outro termo desta relação (por exemplo, o urbanismo privilegia a paisagem e a demografia privilegia os atores sociais), “a Antropologia Urbana trabalha *com e na* intersecção de ambos” (MAGNANI, 2012, p. 253, grifos do autor). A etnografia é o método mais indicado para captar esse duplo movimento, desde que o foco de observação seja ajustado de modo a evitar a “dicotomia que opõe, no cenário das grandes cidades contemporâneas, o indivíduo e as grandes estruturas” (MAGNANI, 2012, p. 253).

Entretanto, ao analisar os principais estudos e abordagens sobre o urbano, é notável a comum ausência dos atores sociais. A cidade é concebida como uma entidade que fica à parte de seus moradores, é pensada a partir de fatores de ordem macro (forças econômicas, políticas dentre outras), tornando-se “um cenário desprovido de ações, atividades, pontos de encontros, de redes de sociabilidades e conflitos” (MAGNANI, 2012, p. 257). Além disso, outra parcela desses estudos, influenciados pelas análises das *pólis* gregas e das cidades medievais, buscam encontrar nas cidades contemporâneas centralidades bem definidas, simbolizadas por instituições presentes no espaço público, que ordenam a vida urbana. Entretanto, os grandes

¹⁷² A paisagem é “entendida como o conjunto de espaços, equipamentos e instituições urbanas” (MAGNANI, 2012, p. 252).

centros urbanos da atualidade, devido a sua vasta dimensão territorial e populacional, não apresentam uma centralidade, mas várias. Por conseguinte, da mesma maneira que não há uma única centralidade, também não há um único princípio ordenador, mas múltiplos ordenamentos que garantem a dinâmica das cidades.

Vale destacar que o autor não suaviza a importância da análise e reflexão sobre as grandes cidades atuais. Pelo contrário, ele defende que os grandes centros apresentam práticas e rituais *sui generis*, comportamentos e estilos de vida específicos que merecem maior atenção do pesquisador. Mas ele defende também a ideia de que, para que tal empreitada seja realizada com sucesso, é preciso que se desenvolvam estratégias adequadas. Isto é possível porque, em vez de considerar toda a diversidade encontrada nas cidades como um cenário pautado na desordem e no caos, devem ser percebidas as dinâmicas próprias, as lógicas de funcionamento e as regularidades de toda esta heterogeneidade urbana. São essas dinâmicas próprias e regularidades que podem ser apreendidas pela pesquisa antropológica, desde que o pesquisador tenha determinada postura etnográfica, isto é, posicione o seu olhar “de perto e de dentro”. Ao assumir tal postura, “toda essa diversidade leva a pensar não na fragmentação de um multiculturalismo difuso, mas na possibilidade de sistemas de trocas de outra escala, com parceiros até então impensáveis, permitindo arranjos, iniciativas e experiências de diferentes matizes” (MAGNANI, 2012, p. 259).

Magnani, tendo enfrentado esta mesma questão em seu famoso artigo “De Perto e de Dentro: Notas pra uma etnografia urbana”, neste trabalho se esforça para caracterizar de maneira sumarizada os dois enfoques mais recorrentes nos estudos antropológicos acerca da cidade: o olhar “de fora e de longe” e o olhar “de perto e de dentro”.

Os olhares “de fora e de longe” podem ser agrupados em dois blocos. O primeiro se utiliza de variáveis e indicadores sociais, econômicos e demográficos para analisar as grandes cidades do mundo subdesenvolvido e diagnosticar aspectos desagregadores da sociedade, tais como “o colapso do sistema de transporte, as deficiências do saneamento básico, a falta de moradia, a concentração e desigual distribuição dos equipamentos, o aumento dos índices de poluição, da violência” (MAGNANI, 2002, p. 12). A segunda representa a análise de alguns semiólogos, arquitetos, críticos pós-modernos acerca da sociedade pós-moderna, caracterizada pela projeção de “cenários marcados por uma feérica sucessão de imagens, resultado da superposição e conflitos de signos, simulacros, não-lugares, redes e pontos de encontro virtuais” (MAGNANI, 2002, p. 12).

Magnani (2002, 2012) observa a ausência dos atores sociais nestas abordagens, ou seja, a cidade é pensada de maneira apartada dos seus moradores, como “resultado de forças econômicas transnacionais, das elites locais, de lobbies políticos, variáveis demográficas, interesse imobiliário e outros fatores de ordem macro; parece um cenário desprovido de ações, atividades, pontos de encontro, redes de sociabilidade” (MAGNANI, 2002, p. 14). Observa também que “a incorporação desses atores e de suas práticas permitiria introduzir outros pontos de vista sobre a dinâmica da cidade” (MAGNANI, 2002, p. 15).

A presença de migrantes, visitantes, moradores temporários e de minorias; de segmentos diferenciados com relação à orientação sexual, identificação étnica ou regional, preferências culturais e crenças; de grupos articulados em torno de opções políticas e estratégias de ação contestatórias ou propositivas e de segmentos marcados pela exclusão toda essa diversidade leva a pensar não na fragmentação de um multiculturalismo atomizado, mas na possibilidade de sistemas de trocas de outra escala, com parceiros até então impensáveis, permitindo arranjos, iniciativas e experiências de diferentes matizes. (MAGNANI, 2002, p. 15-16)

Por seu lado, o olhar “de perto e de dentro” apresenta um cunho etnográfico, característico da Antropologia. Magnani reconhece que a Antropologia elaborou seus métodos de investigação voltados para realizar o estudo de sociedades tradicionais, cujo modo de vida é bastante diferente do apresentado nas grandes cidades contemporâneas. Devido a esta diferença, o autor alega que “as estratégias da pesquisa etnográfica, à primeira vista, não a credenciariam para deslindar as complexidades da cidade contemporânea, imersa no sistema globalizado” (MAGNANI, 2002, p. 16). Mas ele também lembra que é consensual a ideia que a Antropologia não é definida por um objeto de estudo determinado (“povos primitivos”), mas trata-se de uma disciplina voltada para o estudo do “Outro”.

Magnani concebe a etnografia não como técnica de pesquisa e nem como um modo de apreensão obcecado por detalhes, mas como o procedimento de reorganização das informações coletadas em campo de forma a compor uma explicação mais geral para o fenômeno estudado.

Em suma: a natureza da explicação pela via etnográfica tem como base um insight que permite reorganizar dados percebidos como fragmentários, informações ainda dispersas, indícios soltos, num novo arranjo que não é mais o arranjo nativo (mas que parte dele, leva-o em conta, foi suscitado por ele) nem aquele com o qual o pesquisador iniciou a pesquisa. Este novo arranjo carrega as marcas de ambos: mais geral do que a explicação nativa, presa às particularidades de seu contexto, pode ser aplicado a outras ocorrências; no entanto, é mais denso que o esquema teórico inicial do pesquisador, pois tem agora como referente o “concreto vivido”. (MAGNANI, 2002, p. 17)

O modo etnográfico de operar os objetos de estudo permitiria a captação de determinados aspectos da dinâmica da vida urbana, indetectáveis pelas abordagens macro e pelos indicadores.

Assim, o que se propõe inicialmente com o método etnográfico sobre a cidade e sua dinâmica é resgatar um olhar de perto e de dentro capaz de identificar, descrever e refletir sobre aspectos excluídos da perspectiva daqueles enfoques que, para efeito de contraste, qualifiquei como de fora e de longe. (MAGNANI, 2002, p. 17)

No entanto, Magnani (2002, 2012) deixa clara a necessidade de haver um “ajuste de foco” para a utilização da perspectiva etnográfica no estudo das sociedades urbanas, caracterizado pela relativização do olhar “de perto e de dentro”. Para identificar regularidades na dinâmica vida urbana “é preciso situar o foco nem tão de perto que se confunda com a perspectiva particularista de cada usuário e nem tão de longe a ponto de distinguir um recorte abrangente, mas indecifrável e desprovido de sentido” (MAGNANI, 2002, p. 20). Magnani reforça que apenas o emprego do olhar etnográfico entre os níveis de macro estruturas (físicas, econômicas e institucionais) e o nível da escolha individual é que permitirá a verificação de “planos intermediários onde se pode distinguir a presença de padrões, de regularidades” (MAGNANI, 2002, p. 20).

Vale destacar, por fim, que esta perspectiva de estudo requer não apenas a análise dos grupos sociais em questão, mas também do espaço em que esses grupos estão inseridos, uma vez que a paisagem torna-se um elemento constitutivo da análise, já que ela é (re) significada pelos grupos ao receber novos usos.

Esta estratégia supõe um investimento em ambos os pólos da relação: de um lado, sobre os atores sociais, o grupo e a prática que estão sendo estudadas e, de outro, a paisagem em que esta prática se desenvolve, entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise. (MAGNANI, 2002, p. 18)

Torna-se necessário, porém, situar as práticas culturais de cada um dos grupos urbanos em relação à cidade em seu conjunto, pois, por mais que estas práticas sejam *sui generis*, elas não estão desvinculadas de processos mais amplos que ocorrem na cidade. E como o olhar “de perto e de dentro” não é capaz de apreender estes processos mais amplos, é preciso “ajustar o foco” e relativizar esse olhar, utilizando também um olhar “de fora e de longe” para melhor captar as dinâmicas dos objetos estudados.

Como o método de pesquisa deve estar em conformidade com o objeto de pesquisa e o problema do trabalho, (MARCONI; LAKATOS, 1982) e diante das várias opções de métodos disponíveis (CASTRO, 1977), a metodologia que se mostra mais apta a elucidar a questão proposta é a etnografia, entendida a partir da perspectiva do olhar “de perto e de dentro”, nos termos de Magnani (2002, 2012). Em outras palavras, como este trabalho realiza uma pesquisa com os atores sociais moto-taxistas, a fim de desvendar as regras e normas tácitas que organizam a atividade diante da ausência de aparatos legais definidos e implementados pelo poder público, o grupo social e a paisagem urbana devem ser pesquisados sob um olhar “de perto e de dentro”, mas ajustado de forma a não deixar escapar aqueles processos mais amplos que refletem e interferem diretamente nas práticas dos grupos e na configuração da paisagem urbana.

Depois de definir o método mais indicado para estudar antropologicamente a informalidade, o próximo passo será verificar quais são as técnicas de pesquisa que podem auxiliar na apreensão desta faceta da realidade.

Marconi e Lakatos definem técnica como “um conjunto de preceitos ou processos de que se serve uma ciência ou arte; é a habilidade para usar esses preceitos ou normas, a parte prática. A metodologia científica utiliza inúmeras técnicas na obtenção de seus propósitos” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 56). Além disso, as autoras distinguem dois grandes grupos de técnicas de pesquisa. A documentação indireta, o primeiro passo da pesquisa, que constitui-se como o levantamento de dados sobre o campo de interesse para o seu conhecimento prévio. Ela pode ser realizada de duas maneiras: pesquisa documental (fontes primárias) e pesquisa bibliográfica (fontes secundárias). E a documentação direta, isto é, o “levantamento de dados no próprio local onde os fenômenos ocorrem” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 64). A documentação direta também pode ser obtida de duas maneiras: pesquisa de campo (voltada para os estudos que visam a compreensão de vários aspectos da sociedade) e pesquisa de laboratório (voltada para o estudo de situações controladas).

Devido a reconhecida importância da documentação indireta para a realização da pesquisa científica, este instrumental técnico, embora em menor escala, também será abordado neste trabalho, sobretudo na extração de dados¹⁷³ empíricos acerca da informalidade em documentos oficiais, tal como as publicações Munic, Censos demográficos, dentre outros.

¹⁷³ De acordo com Marconi e Lakatos (1982, p. 30) a coleta de dados é a primeira etapa da execução da pesquisa, “em que se inicia a aplicação dos instrumentos elaborados e das técnicas selecionadas, a fim de se efetuar a

Ao escrever sobre os critérios de seleção das técnicas aplicadas na pesquisa para coleta de dados, Marconi e Lakatos destacam que o instrumental metodológico implementado está diretamente relacionado ao problema a ser estudado. Portanto, “a escolha dependerá dos vários fatores relacionados com a pesquisa, ou seja, a natureza dos fenômenos, o objeto da pesquisa, os recursos financeiros, a equipe humana e outros elementos que possam surgir no campo de investigação” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 28).

Por isso, ao propor um instrumental de coleta de dados capaz de apreender de forma satisfatória o fenômeno da informalidade, deve-se levar alguns fatores em consideração: 1) a natureza informal do fenômeno: trata-se do estudo de uma atividade informal, isto é, realizada à margem de legislação, mas em um período em que acentuam-se as discussões acerca de sua regulamentação; 2) o objeto da pesquisa: trata-se de pesquisar sujeitos que estão desenvolvendo suas atividades laborais, ou seja, que durante a pesquisa estarão em pleno desenvolvimento da sua atividade de trabalho. Estes fatores têm uma enorme influência na seleção do instrumental técnico de pesquisa e fazem com que algumas técnicas de pesquisa específicas, especialmente as menos intrusivas no cotidiano estudado, tais como a observação e a entrevista, sejam analisadas de maneira mais atenta.

De acordo com Marconi e Lakatos (1982, p. 65) a observação é uma “técnica de coleta de dados para conseguir informações e utiliza os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade [...] É um elemento básico da investigação científica, utilizado na pesquisa de campo e se constitui na técnica fundamental da Antropologia”. Gil (2008) também reconhece a observação como elemento fundamental para a pesquisa. Este autor afirma que observar é simplesmente utilizar os sentidos para adquirir conhecimentos necessários à vida vulgar. Ele destaca, entretanto, que ela pode ser “utilizada como procedimento científico, à medida que: a) serve a um objetivo formulado de pesquisa; b) é sistematicamente planejada; c) é submetida a verificação” (GIL, 2008, p. 100).

Marconi e Lakatos (1982) e Gil (2008) destacam que uma das principais vantagens da utilização da observação como técnica de pesquisa é que ela permite que o pesquisador colete diretamente, sem intermediações, uma ampla variedade de dados. Em contrapartida, eles destacam que uma das suas principais desvantagens é que a presença do pesquisador pode interferir no comportamento dos observados, prejudicando a coleta de dados.

coleta dos dados previstos”. As outras etapas da execução da pesquisa são: elaboração dos dados; análise e interpretação dos dados; representação dos dados (tabelas, quadros e gráficos); conclusões.

Conforme dito anteriormente, os instrumentais técnicos e metodológicos devem ser escolhidos de acordo com as características da pesquisa. Assim, não foi por acaso que a observação foi detectada como uma das técnicas de pesquisa mais indicadas para o estudo da informalidade, de acordo com a perspectiva antropológica. Ela foi escolhida justamente por ser, além da principal técnica utilizada pelos autores da Antropologia, o instrumental que melhor pode captar as regras e normas tácitas que regulam as atividades informais, dentre elas aquelas verificadas no moto-taxismo überlandense.

Entretanto, como a pesquisa com o moto-táxi acontece no espaço urbano (etnografia urbana), geralmente em locais públicos com grande fluxo de pessoas¹⁷⁴, é importante realizar uma observação distinta daquela desenvolvida pelos pesquisadores que estudam os povos nativos. No caso do estudo do moto-taxismo, o pesquisador pode se misturar em meio aos demais transeuntes, ou até contratar o serviço de transporte algumas vezes, antes de se apresentar aos trabalhadores moto-taxistas como um pesquisador. Esta estratégia diminuiria a ocorrência da principal desvantagem da observação, pois o pesquisador estaria em campo coletando material sem que a sua presença interferisse no comportamento das pessoas estudadas. É preciso lembrar que, por um princípio de ética, em um segundo momento, o pesquisador deve se apresentar como tal àqueles que ele estava observando e informar-lhes sobre a pesquisa.

Se por um lado, é interessante para o estudo os mototaxistas estarem imersos em um local público com grande circulação de pessoas, para que o pesquisador possa observar as atividades sem que seja percebido e esta percepção interfira no cotidiano da profissão, por outro lado, o caráter de informalidade da atividade deixa estes mototaxistas mais “alertas” para qualquer tipo de movimentação diferente no seu ambiente de trabalho. O pesquisador deve ter muito cuidado durante a primeira aproximação, porque mesmo sem anunciar a pesquisa a sua presença pode interferir no comportamento das pessoas estudadas e, mais importante do que isso, pode ser iniciada uma “aversão” e “desconfiança” em relação à figura do pesquisador, influenciando de forma negativa o desenrolar da pesquisa.

Utilizando conceitos de Marconi e Lakatos (1982), pode ser dito que em um primeiro instante a observação é simples (não há envolvimento direto do pesquisador com o fenômeno

¹⁷⁴ Os mototaxistas costumam se concentrar nos espaços públicos porque esses *lócus* apresentam grande fluxo de pessoas e uma das formas de venda do serviço de transporte utilizada pelos mototaxistas é a oferta direta do serviço ao transeunte que circula por esses espaços.

estudado) e assistemática (o pesquisador não interfere na realidade, apenas a observa)¹⁷⁵. No segundo momento a observação passa a ser participante (o pesquisador se incorpora ao grupo pesquisado) e sistemática (o pesquisador passa a ser objetivo na coleta dos dados, podendo se utilizar de perguntas para chegar a eles). É preciso fazer uma ressalva a esta classificação: a compra de uma “corrida” de um moto-taxista, que não sabe que está sendo pesquisado (primeiro momento), pode ser caracterizada como uma pesquisa participante e sistemática, pois o pesquisador terá planejado a vivência da experiência que ele está estudando.

A entrevista, por sua vez, é definida por Marconi e Lakatos (1982, p. 70) como “um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional”. Para as autoras, o principal objetivo da entrevista é que o entrevistador obtenha do entrevistado os dados e informações sobre determinado assunto. A definição de Gil (2008) segue no mesmo sentido, embora o autor enfatize a existência de certa assimetria entre entrevistador e entrevistado durante o processo de entrevista.

Pode-se definir entrevista como a técnica em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que interessam à investigação. A entrevista é, portanto, uma forma de interação social. Mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação. (GIL, 2008, p. 109)

Marconi e Lakatos sublinham que, de acordo com o propósito do entrevistador, há diferentes tipos de entrevista: 1) Estruturada: “o entrevistador segue um roteiro previamente estabelecido; as perguntas feitas ao indivíduo são predeterminadas [...] o pesquisador não é livre para adaptar suas perguntas a determinada situação, de alterar a ordem dos tópicos ou de fazer outras perguntas” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 71)¹⁷⁶; 2) Não-estruturada: “o entrevistado tem liberdade para desenvolver cada situação em qualquer direção que considere adequada” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 71). As autoras destacam ainda que há três tipos de entrevistas não-estruturadas: a) focalizada, em que “há um roteiro de tópicos relativos ao problema que vai estudar e o entrevistador tem a liberdade de fazer as perguntas que

¹⁷⁵ Este primeiro momento funcionaria como um teste de instrumentos e procedimentos. De acordo com Marconi e Lakatos (1982, p. 29) o pré-teste ou teste-preliminar “consiste em testar os instrumentos da pesquisa sobre uma pequena parte da população do ‘universo’ ou da amostra, antes de ser aplicado definitivamente , a fim de evitar que a pesquisa chegue a um resultado falso.”

¹⁷⁶ De acordo com as autoras o motivo da padronização é obter respostas para as mesmas perguntas para realizar a comparação entre elas.

quierer” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 71); b) clínica, que estuda “os motivos, os sentimentos, a conduta das pessoas [por meio de] uma série de perguntas específicas” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 71); c) não-dirigida, em que “há liberdade total por parte do entrevistado, que poderá expressar as suas opiniões e sentimentos. A função do entrevistador é de incentivo, levando o informante a falar sobre determinado assunto, sem, no entanto, forçá-lo a responder” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 71).

De acordo com Marconi e Lakatos (1982, p. 72) uma das principais vantagens da entrevista é que ela oferece “maior oportunidade para avaliar atitudes, condutas, podendo o entrevistado ser observado naquilo que diz e como diz: registro de reações, gestos etc.”¹⁷⁷. Já uma das desvantagens é a “retenção de alguns dados importantes [por parte do entrevistado], receando que sua identidade seja revelada” (MARCONI; LAKATOS, 1982, p. 72).

Gil (2008, p. 110) destaca, por sua vez, que algumas das principais vantagens da entrevista é que ela “possibilita a obtenção de dados referentes aos mais diversos aspectos da vida social [...] e] é uma técnica muito eficiente para a obtenção de dados em profundidade acerca do comportamento humano”. Por outro lado, ele também apresenta algumas de suas desvantagens, tais como “a falta de motivação do entrevistado para responder as perguntas que lhe são feitas [...] o fornecimento de respostas falsas, determinadas por razões conscientes ou inconscientes [...] a influência exercida pelo aspecto pessoal do entrevistador sobre o entrevistado” (GIL, 2008, p. 110).

A entrevista é uma ferramenta importante para o estudo do moto-taxismo enquanto categoria de trabalho informal, principalmente quando utilizada como ferramenta para levantamento e comprovação dos dados observados. Durante o primeiro momento da pesquisa, aquele caracterizado pela observação não-participante e assistemática, uma conversa não estruturada e não-dirigida com alguns moto-taxistas pode ser importante para o levantamento de questões¹⁷⁸. Posteriormente, no segundo momento de observação

¹⁷⁷ Sobre esse assunto, Bosi (2003, p. 63-65) destaca que até mesmo as hesitações e silêncios dos narradores devem ser registradas, pois “os laços e incertezas das testemunhas são o selo da autenticidade. Narrativas seguras e unilaterais correm sempre o perigo de deslizar para o estereótipo [...] Quando a narrativa é hesitante, cheia de silêncios [...] o pesquisador] não deve ter pressa de fazer a interpretação ideológica do que escutou, ou de preencher as pausas [...] pois] a fala emotiva e fragmentada é portadora de significações”.

¹⁷⁸ Bosi (2003, p. 60) destaca que “a pré-entrevista, que a metodologia chama ‘estudo exploratório’, é essencial, não só porque ela nos ensina a fazer e a refazer o futuro roteiro da entrevista. Desse encontro prévio é que se podem extrair questões na linguagem usual do depoente, detectando temas promissores. A pré-entrevista abre caminhos insuspeitados para a investigação”.

participante e sistemática, was questões levantadas podem ser melhor trabalhadas por meio de uma entrevista não estruturada focalizada. Isto se deve, dentre outros fatores, ao fato da entrevista ter a potencialidade de ser realizada como uma conversa informal entre pesquisador e pesquisados, podendo ser pausada ou terminada a qualquer momento, dependendo da vontade ou necessidade do moto-taxista ou grupo entrevistado.

Aqueles dois fatores elencados acima (pesquisar uma categoria informal no seu ambiente de trabalho) também geram reflexos na forma de registro das respostas. Gil (2008) faz observações acerca das diferentes formas de registro de informações obtidas por meio da técnica de entrevista.

O modo mais confiável de reproduzir com precisão as respostas é registrá-las durante a entrevista, mediante anotações ou com o uso do gravador. A anotação posterior à entrevista apresenta dois inconvenientes: os limites da memória humanos que não possibilitam a retenção da totalidade da informação e a distorção decorrente dos elementos subjetivos que se projetam na reprodução da entrevista. (GIL, 2008, p. 119)

Por se tratar de trabalhadores informais, sem registro e permissão legal para a prestação de serviço de transporte, os moto-taxistas se mostram muito relutantes em ter as suas entrevistas gravadas. Além disso, como a entrevista acontece no ambiente de trabalho e em meio ao expediente, muitas vezes em pé e em locais públicos com grande circulação de pessoas, torna-se complicado realizar anotações durante a realização da entrevista. Uma saída encontrada para não deixar o registro da entrevista com os moto-taxistas para muito depois da sua realização, evitando o risco de negligenciar e/ou distorcer os dados, foi a realização de breves anotações de tópicos durante a fala dos entrevistados e, logo após a entrevista ser finalizada, a gravação dos aspectos mais importantes da entrevista, pois é mais fácil e rápido gravar a fala do que relatar todos os pontos importantes da entrevista.

Este capítulo procurou definir ciência como um conjunto de descrições que visa a explicação de uma parcela da realidade por meio da aplicação do método científico; a metodologia como uma preocupação instrumental do cientista; e a pesquisa como meio concreto para atingir a finalidade da ciência. Buscou também demonstrar que as Ciências Sociais têm abordado o tema da informalidade a partir da relação dos trabalhadores com o Estado e com a economia. Posteriormente, introduziu uma nova abordagem sobre este fenômeno, que entende a informalidade a partir da análise dos sentidos e significados simbólicos atribuídos à atividade informal pelos próprios moto-taxistas. Por fim, demonstrou que a etnografia, nos moldes demonstrados por Magnani (2002, 2012), a observação e a

entrevista são, respectivamente, os métodos e técnicas de pesquisas mais acertados para elucidar as regras e normas tácitas que regem o moto-taxismo überlandense, na ausência de um conjunto de preceitos e códigos legalmente impostos pelo poder público.

4. O MOTO-TAXISMO EM UBERLÂNDIA-MG

Este capítulo versa, em primeiro lugar, acerca da estrutura do moto-taxismo em Uberlândia – MG, por meio de descrição e análise das principais formas que essa atividade profissional assume na cidade, considerando-se suas regras ou normas de funcionamento mais importantes. Ressalta-se tratar da abordagem de uma atividade regulamentada de forma muito peculiar, pois são analisadas regras criadas e instituídas pelos próprios profissionais do moto-taxismo em seu cotidiano de trabalho, que não podem ser encontradas em aparatos legais, tais como leis, estatutos, resoluções. Foram coletadas pela utilização do método etnográfico, conforme demonstrado no capítulo anterior, em que importam mais os códigos culturais efetivos de conduta dos sujeitos e não os códigos formalizados legalmente. Em seguida, são analisadas algumas características do trabalhador moto-taxista überlandense, com o objetivo de traçar seu perfil. Para isso, foi realizada uma sistematização dos dados colhidos em campo, a fim de compará-los com dados e análises de outros pesquisadores e pesquisadoras sobre os moto-taxistas, tanto de Uberlândia como de outras cidades de diferentes regiões do país, visando obter maior segurança para apresentar generalizações sobre os perfis destes trabalhadores. Em meio às descrições e comparações, são feitas algumas discussões teóricas sobre as suas características mais relevantes do ponto de vista sociológico, político e antropológico. Por fim, são analisadas as formas de sociabilidade dos profissionais vinculados às centrais de atendimento do serviço, bem como daqueles que atuam individualmente, considerando suas relações e interações com clientes, comerciantes vizinhos de suas centrais de atendimento, policiais, taxistas, moradores de rua e demais sujeitos presentes em seu cotidiano de trabalho.

4. 1 Estrutura e Organização do Moto-táxi em Uberlândia – MG

Uma das primeiras constatações da pesquisa de campo foi que o moto-taxismo em Uberlândia – MG se compõe de trabalhadores com funções e papéis diversos e com graus de autonomia variados, implicando formas diferentes de estruturação da atividade, o que não quer dizer que suas modalidades de trabalho sejam fragmentadas e dispersas, como pode parecer à primeira vista. Também não são informais, na perspectiva teórica que orienta este estudo, como se verá nas análises mais adiante, na medida em que estão orientadas por regras

tácticas próprias e peculiares muito bem consolidadas, mesmo diante de certas contradições que as atravessam.

Ao analisar os dados colhidos por Silva (2007), no ano de 2006, foi possível apreender que dentre os moto-taxistas überlandenses, “80% deles estão vinculados a alguma central de atendimento [...]. Os outros 20% trabalham individualmente” (SILVA, 2007, p. 118). Assim, pode-se inferir que a grande maioria dos moto-taxistas überlandenses depende das centrais de atendimento, cujos donos ou associados quase monopolizam a atividade, limitando a autonomia dos trabalhadores e, de certa forma, impondo regras que decidem, desde quem pode ou não inserir-se no trabalho com motos, até as que orientam as condutas cotidianas na atividade. Nas palavras da pesquisadora, as centrais são “um meio de uniformizar a participação dos trabalhadores neste ofício” (SILVA, 2007, p. 124), sem abordar os significados políticos dessa constatação.

Existem três estruturas básicas de funcionamento do moto-taxismo em Uberlândia: as centrais particulares, as sociedades por quotas e os trabalhadores individuais. As centrais particulares, que de início são as abordadas neste capítulo, constituem estabelecimentos comerciais, que oferecem a infraestrutura mais completa para os moto-taxistas executarem a atividade de transporte de passageiros e cargas pequenas. Essa infraestrutura é compreendida por: a) estacionamento em local estratégico, isto é, bem movimentado e com acesso rápido e fácil às ruas e avenidas que são e/ou levam às regiões mais movimentadas da cidade; b) colete com a logomarca da central, uma vez que, conforme será visto adiante, o colete funciona como uma insígnia, uma espécie de “marca” informando aos moradores da cidade que aquele trabalhador está vinculado a uma central, dando maior segurança para as pessoas que precisam contratar o serviço sem conhecer o seu prestador; c) telefone gratuito e amplamente divulgado, já que as centrais precisam ter telefones acessíveis para todas as pessoas, inclusive aquelas que não possuem meios econômicos para entrar em contato com a central, disponibilizando números gratuitos (0800) ou mesmo aceitando chamadas a cobrar; além do que, elas precisam investir em publicidade e propaganda para tornar as suas “marcas” conhecidas, aumentando o número de chamadas. As principais formas de propaganda das centrais de moto-táxi são aquelas de menor custo, tais como a colagem de cartazes em vias e equipamentos públicos, pinturas no chão de telefones públicos etc. Entretanto, algumas centrais consideradas “maiores”, que atendem média maior de corridas por dia, têm investido

em propagandas digitais (*web sites*), propagandas em listas telefônicas, *outdoors*, entre outras mídias.

É preciso destacar que em nenhuma das centrais pesquisadas as motocicletas e os capacetes compõem itens da infraestrutura. De acordo com os profissionais abordados na pesquisa, tanto motocicletas como capacetes são itens de uso exclusivo e pessoal, que não podem ser socializados entre os integrantes de centrais. Além disso, pela falta de legalização do serviço, as relações entre os membros das centrais (donos e moto-taxistas associados) não são regidas por dispositivos legais, tornando-se, assim, relações delicadas e, muitas vezes, tensas. Daí também decorre a dificuldade e até mesmo o impedimento do empréstimo de motocicletas para a prestação do serviço de transporte de pessoas e cargas pequenas.

Os itens mencionados são aqueles que, de modo geral, são encontrados na maior parte das centrais de moto-táxi. Entretanto, ao mesmo tempo em que algumas centrais apresentam relativas dificuldades para garantir até mesmo os componentes básicos e necessários à realização da atividade profissional, outras disponibilizam componentes novos, seja para dar maior conforto aos trabalhadores, seja para garantir a adesão de parcela maior de moto-taxistas, com o objetivo de aumentar o faturamento. Assim, é preciso ressaltar que outros itens podem ser adicionados aos da lista mencionada, integrando o que será chamado nesta dissertação de infraestrutura complementar das centrais de moto-táxi. Por exemplo, há um grande número de centrais que, além de estacionamento, coletes e telefones, também oferecem aos moto-taxistas vinculados aparelhos relacionados a: a) comodidade: camas e assentos para descanso; b) lazer: televisores e rádios para entretenimento, bem como mesa de jogos para “passatempo”; c) alimentação: filtros de água, geladeira para conservar mantimentos, microondas e/ou fogões à gás para esquentar alimentos; d) banheiros: para satisfazer necessidades fisiológicas e também para tomar banho. Por outro lado, durante a pesquisa de campo foram encontrados pontos de centrais que não ofereciam sequer as condições básicas para a realização da atividade, como é o caso, por exemplo, de uma central com três pontos espalhados pela cidade que funcionam em vias urbanas, utilizando como referências as esquinas de ruas conhecidas, passarelas, calçadas de lugares movimentados etc. Nesses pontos, os moto-taxistas contam apenas com as chamadas via rádio e com os coletes. Nem mesmo estacionamentos cativos lhes são garantidos, uma vez que são lugares públicos, divididos com outros motociclistas. Em muitos desses pontos é comum ver instalações públicas e privadas sendo utilizadas para as necessidades básicas dos moto-taxistas. Por

exemplo, para atender necessidades fisiológicas, os moto-taxistas pedem para usar o sanitário de algum estabelecimento comercial, se dirigem a algum banheiro público ou satisfazem as necessidades em locais proibidos: nas vias públicas. Um exemplo interessante desta prática é o de um grupo de moto-taxistas, cujo ponto se encontra debaixo de uma passarela e transformaram em sanitário um pequeno cômodo, localizado na sua estrutura, que servia para guardar instrumentos e produtos de limpeza. Ou seja, os moto-taxistas se apropriam de equipamentos urbanos públicos e privados, a despeito das regras, legais ou não, que tentam impor seus limites de uso. Essas regras são rompidas por suas estratégias de trabalho até mesmo entre eles próprios, tanto assim que, em outra constatação interessante, alguns moto-taxistas se apropriam de estacionamentos de colegas instalados em lugares próximos dos locais em que trabalhavam os primeiros. Estes moto-taxistas reivindicam perante os outros, instalados anteriormente, o direito de estacionar, com a justificativa de que também “estavam trabalhando”. Caso a solicitação de “direito sobre o estacionamento” seja contestada, pode haver sanções, tais como quebrar partes das motocicletas “invasoras”, principalmente retrovisores. Na medida em que a apropriação dos lugares públicos se torna instituída, sendo ponto de estacionamento de certo grupo de profissionais, os motociclistas não originais acabam procurando outros estacionamentos, para evitar prejuízos materiais. Outro exemplo de ocupação e transformação de espaço público em lugar privado pelos moto-taxistas é a instalação de bancos e assentos para descanso em praças e jardins. Em suma, essas improvisações são estratégias sempre tensas e até conflituosas adotadas entre os moto-taxistas, quando os pontos não oferecem as condições necessárias para realização da atividade.

Diante do exposto até aqui, torna-se necessário analisar melhor a “central” e o “ponto” dos moto-taxistas überlandenses. Para um observador desavisado, central e ponto seriam a mesma coisa; a observação empírica demonstrou porém que, na verdade, trata-se de dois espaços distintos. Dessa maneira, o “ponto”, segundo Frugolli Jr. (1995), é o *lócus* das atividades informais, onde se exige respeito a regras e normas tácitas, subentendidas e reconhecidas de ocupação do espaço. Sousa *et al* (2008) presenta uma interessante definição para os pontos dos moto-taxistas.

[Pontos são compreendidos como] espaços onde certo número de mototaxistas aguarda, em grupo, passageiros para realizarem o transporte [...] um recurso usado por muitos para descansar depois de um tempo fazendo transporte de passageiros. Existem os pontos considerados bons para

os mototaxistas conseguirem passageiros de maneira rápida, dependendo de fatores como localização e horário.

O ponto é o ambiente de interação social dos mototaxistas [...] Ou seja, a freqüência no ponto acaba por formar um grupo que reconhece os seus membros [...] A freqüência no ponto também garante um sentido de existência do mototaxistas ante os membros da categoria. Se o mototaxista freqüenta algum ponto, quando, por exemplo, envolvido em algum acidente, ele pode ser reconhecido pelos que freqüentam o ponto. (SOUZA et al, 2008, p. 7-8)

Neste sentido, a central é o espaço privado que oferece a infraestrutura necessária para o ofício da profissão, enquanto o ponto se configura como extensão do espaço privado sobre o espaço público, transformado em lugar de trabalho. A central é o espaço do telefone, da chamada de passageiros situados nas mais diversas localidades da cidade e que desejam ir para os mais variados destinos, enquanto o ponto é o espaço do encontro pessoal, da troca de palavras, de olhares, da negociação pelo preço da viagem.

Dessa forma, pode haver centrais em que “ponto” e “central” funcionam no mesmo local¹⁷⁹. Estas centrais são as que, em geral, apresentam infraestruturas mais completas, ofertando melhores condições de trabalho aos moto-taxistas. Por outro lado, pode haver também centrais em que “central” e “ponto” funcionam em locais distintos¹⁸⁰. Nestes estabelecimentos, o atendimento ao cliente funciona na “central”, enquanto os moto-taxistas vinculados aguardam as chamadas no “ponto”, no mais das vezes instalados de forma precária em locais públicos, com péssimas condições de trabalho. Por fim, há também grupos que exercem a atividade sem ter uma “central”, mas apenas um “ponto”, que nem sempre oferece aos trabalhadores condições adequadas de trabalho¹⁸¹.

Depois de apresentar a estrutura das centrais de moto-táxi, demonstrando como seus componentes de infraestrutura básica se articulam com os complementares e como isso implica condições específicas de trabalho, torna-se importante conhecer a forma como estas

¹⁷⁹ O Moto Táxi Crystal, central particular, localizado nas proximidades da Universidade Federal de Uberlândia, Câmara Municipal de Uberlândia e Center Shopping, é um bom exemplo de central cujo ponto localiza-se anexo à central.

¹⁸⁰ O Moto Táxi Pontual, uma das maiores centrais de moto-táxi de Uberlândia–MG, é um bom exemplo de estabelecimento cuja central e ponto funcionam em locais distintos.

¹⁸¹ O Moto Táxi Central, uma das primeiras centrais de Uberlândia – MG, não apresenta uma central propriamente dita, mas apenas um ponto que se localiza nas proximidades do Terminal Central de Uberlândia e do Shopping Ok.

centrais se organizam nas relações de trabalho, principalmente quanto às diferenças existentes nos regimes de trabalho das centrais particulares e das sociedades por quotas.

É preciso destacar que, a título de melhor organização interna do trabalho e visando melhor entendimento dos leitores, alguns desdobramentos e implicações das informações seguintes, relevantes para se compreender a estruturação e organização do moto-taxismo em Uberlândia, serão analisadas no item subsequente, que trata do perfil socioeconômico do moto-taxista überlandense.

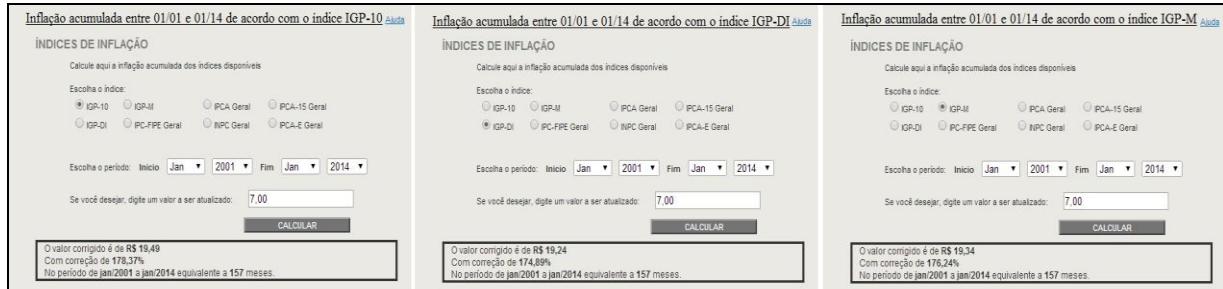
As centrais particulares são, como o próprio nome diz, estabelecimentos comerciais privados, que se dedicam a prestar o serviço de transporte de passageiros e de pequenas cargas por meio de motocicletas. Os donos das centrais particulares mantêm vínculos de trabalho precários com um grupo de moto-taxistas, porque o moto-taxismo não é regulamentado na cidade de Uberlândia-MG, mas não apenas por isso, como se verá mais adiante. Por não haver uma regulamentação específica para a atividade no município, os donos das centrais não “assinam a carteira” dos seus colaboradores, gerando relações de trabalho dotadas de uma variedade considerável de arranjos instáveis. Nestas centrais, os donos são responsáveis por oferecer a infraestrutura básica da central e, em alguns casos, também a complementar, enquanto os moto-taxistas devem pagar taxas aos donos das centrais para desfrutar da infraestrutura oferecida.

As taxas de utilização pagas aos donos das centrais variam bastante, sobretudo em relação aos preços e prazos. Acerca dos preços, de acordo com o estudo de Silva (2007), que tomou como fontes de dados as pesquisas realizadas pelo SETTRAN, em 2001, foi constatado que entre os moto-taxistas, “40% deles pagavam entre R\$ 6,00 a R\$ 8,00 por dia. Em 2005, 50% dos mototaxistas pagavam de R\$ 10,00 a R\$ 12,00 por dia” (SILVA, 2007, p. 124). Em 2006, com base em dados coletados pela própria autora, verificou-se que “dos mototaxistas que pagam a taxa de utilização, 42% pagam um valor de R\$ 12,00 por dia, 29% pagam R\$ 50,00 reais por mês e 17% pagam 7,00 reais por dia” (SILVA, 2007, p. 118). Em pesquisa realizada em 2012, Melo (2012) apreendeu que o valor das diárias de centrais particulares de Uberlândia era, em média, R\$ 15,00. Na pesquisa de campo deste estudo, em 2014, foi possível detectar que a média dos valores das diárias havia subido para R\$ 20,00¹⁸². O aumento do valor da taxa de utilização se deve à correção monetária ao longo do período

¹⁸² O item subsequente, ao tratar da renda dos moto-taxistas überlandenses, apresentará algumas implicações importantes acerca deste assunto.

considerado, pois ao observar o valor médio da taxa de utilização cobrada em 2001, R\$ 7,00, com o de 2014, R\$ 20,00 tem-se aumento em torno de 200%, próximo do valor corrigido de acordo com a inflação acumulada no período, conforme vemos na Figura a seguir¹⁸³:

FIGURA 01: Inflação acumulada entre 01/01/01 a 01/01/14 de acordo com os índices IGP-10, IGP-DI e IGP-M



Fonte: economia.uol.com.br (Org.: Dener Jesus Freitas de Melo)

A variação no valor das taxas se deve às estruturas mais ou menos equipadas das centrais. Entretanto, em alguns casos, em um dia da semana, via de regra no domingo, a taxa de utilização da infraestrutura da central não é cobrada aos moto-taxistas. Esta prática assume caráter contraditório, pois se apresenta, de um lado, como ato benevolente dos donos das centrais para com os moto-taxistas com quem mantêm vínculos precários e, por outro lado, remete a uma atitude estratégica, quando se trata de segurar bons profissionais e valorizar a central perante os clientes. Conhecida como “domingo livre”, tal prática não esconde o aprisionamento dos trabalhadores à lógica de trabalho instituída pelos donos das centrais. Para escapar dessa lógica, alguns trabalham apenas uma ou duas vezes durante a semana (em geral sextas e sábados, dias de maiores movimento) e voltam para trabalhar sem pagar taxas no domingo. Como o acesso à vantagem é contraditório e tenso, os donos das centrais exigem que cumpram alguns pré-requisitos e só aceitam no dia livre de taxas aqueles que trabalharam na central durante toda a semana, ou justificaram o motivo de alguma falta. Além disso, para ter acesso à vantagem do dia livre de taxas, os moto-taxistas não podem ter débitos de diárias com o dono da central. Caso algum desses pré-requisitos não seja cumprido, o benefício do “domingo livre” é subtraído e o dono da central cobra o valor normal da taxa de utilização.

¹⁸³ Os cálculos foram realizados pela Calculadora UOL (Disponível em: economia.uol.com.br; Acesso em: 01 de julho de 2014). As variáveis consideradas foram: a) índices IGP-10, IGP-DI e IGP-M; b) período de tempo correspondente entre Janeiro de 2001 e Janeiro de 2014; c) valor a ser corrigido de R\$ 7,00 (taxa de utilização cobrada em 2001). A escolha dos três índices se deve ao fato desses indicadores abrangerem toda a população, sem restrição de renda, medindo itens como bens de consumo e bens de produção, entrando no cálculo a variação de preços de componentes como alimentos, remédios, aluguel, lazer e transportes.

Segundo os donos de algumas centrais, no início, a ideia do “domingo livre” surgiu para que os moto-taxistas utilizassem este dia para descansar. Assim, caso eles quisessem passar pelas centrais em algum momento no domingo e realizar uma ou outra viagem, eles não teriam o gasto da diária, ou seja, mesmo se trabalhassem neste dia, trabalhariam menos e teriam uma renda maior. No entanto, de acordo com os relatos, com o passar do tempo o que deveria ser um dia de descanso ou, no máximo, de menos trabalho, tornou-se um dos dias de carga horária mais extensa Isto acontece porque, além de estarem isentos da taxa de utilização no domingo, nos finais de semana há mais demanda por corridas. Portanto, estes são os dias em que eles mais estendem suas jornadas de trabalho, visando o aumento dos seus rendimentos. Em suma, em vez do “domingo livre” ser utilizado para descansar o corpo e a mente, com o passar do tempo, configurou-se como um descanso para o bolso destes trabalhadores, isto é, tornou-se o dia de trabalhar mais sem ter maiores gastos, aumentando as rendas. Mesmo após perdida a ideia original do “domingo livre”, os donos de centrais afirmaram ter optado por continuar isentando os trabalhadores das diárias aos domingos, pois reconhecem que teriam dificuldades de reimplantar a cobrança da taxa de utilização neste dia da semana. Disseram também que a prática tornou-se o diferencial para algumas centrais, sendo responsável por atrair mais moto-taxistas interessados em criar vínculos e, em consequência, aumentar os ganhos pela cobrança de diárias de segunda a sábado. Evidencia-se, assim, o caráter estratégico com objetivos econômicos da prática, mas também fica clara a fixação de uma relação de dependência mútua entre os donos de centrais e os trabalhadores, com vantagens para os primeiros.

Sobre o prazo de acerto das taxas, algumas centrais cobram as mesmas por semana ou por mês, isto é, ao final de cada semana ou mês os moto-taxistas devem pagar o valor estabelecido pelo dono da central. Entretanto, nas centrais maiores, com número maior de moto-taxistas vinculados e que apresentam maior rotatividade de trabalhadores, a cobrança das taxas de utilização acontece todos os dias. Isto acontece porque o número de trabalhadores é grande e em constante rodízio. Com isso, os donos das centrais não criam laços muito fortes e estáveis com os moto-taxistas que ali prestam serviços. Diante da fragilidade e da instabilidade dos laços sociais criados no ambiente de trabalho, os donos de centrais não se sentem à vontade para confiar no recebimento de taxas acumuladas em períodos maiores de tempo (semanas ou meses), por receio de ter prejuízo mediante o calote do trabalhador. Sendo assim, a cobrança diária das taxas de utilização funciona como instrumento de controle. Há

uma regra em todas as centrais prevendo que os inadimplentes são impedidos de desfrutar da infraestrutura da central até quitarem suas dívidas.

Nas centrais menores a cobrança das taxas de utilização acontece de maneira mais flexível, podendo ser semanalmente e, em alguns casos, mensalmente. Entretanto, o cálculo para a tarifação é realizado com base em dias trabalhados. Algumas centrais têm um valor pré-estabelecido para cada semana ou mês, mas a grande maioria contabiliza apenas os dias trabalhados na hora de fechar as contas. Ao contrário das já citadas, estas centrais apresentam um número mais reduzido de funcionários e a rotação destes trabalhadores também é menor, ou seja, eles trabalham por maior tempo em uma mesma central. Isso possibilita que os laços entre proprietários e trabalhadores sejam mais demorados e até mais sólidos, gerando uma relativa solidariedade entre as partes. É preciso destacar, no entanto, que em nenhum dos casos foi relatado, seja pelos trabalhadores ou pelos donos de centrais, haver laços de amizade muito estreitos entre eles, a ponto de um frequentar a casa do outro, sair juntos em família etc. Mas foi verificado que o maior tempo de convívio cria mais confiança, ao ponto do dono da central se abster do artifício de controle por meio da cobrança diária das taxas de utilização, permitindo que alguns moto-taxistas trabalhem mesmo sem ter acertado a(s) diária(s) em atraso. De qualquer forma, a regra tácita baseada no princípio econômico de pagamento das taxas sobrepõe-se aos laços sociais construídos no exercício cotidiano da profissão. Prova disso é que, durante a pesquisa neste tipo de central, foram ouvidos relatos de donos de central sobre iniciativas de reformulação de seus quadros de prestadores de serviço, uma vez que os antigos estavam ficando “folgados” depois de trabalhar muito tempo no estabelecimento. Por “folgados” eles entendiam aqueles moto-taxistas que haviam criado grau de relação pessoal mais íntima com os donos das centrais, ao ponto de se achar no direito de atrasar repetidamente o pagamento de suas taxas e continuar realizando a atividade. Este caso demonstra com clareza a força desta regra e como ela está acima das relações de colegismo construídas pelo convívio entre proprietários de centrais e moto-taxistas. Pode-se dizer que apesar de haver uma relativa afinidade, impõe nestas centrais a lógica do “amigos, amigos, negócios à parte”. Entretanto, para não dizer que estes laços baseiam-se apenas em relações econômicas, houve casos em que donos de centrais e trabalhadores afirmaram haver solidariedade entre eles. Um bom exemplo foi quando um dono de central, junto com alguns moto-taxistas, se propuseram a ajudar um colega de trabalho que passava por um “momento

“difícil”¹⁸⁴, quando as dívidas de casa tiveram grande aumento. Este colega não tinha como pagar as diárias e precisava continuar trabalhando para não se “afundar” ainda mais em dívidas. Eles relataram que, de início, os demais moto-taxistas se uniram para fazer uma “vaquinha”¹⁸⁵ e pagar as suas diárias atrasadas. Mas, diante da iminência de que a situação poderia se alongar por um período de tempo maior e os demais trabalhadores vinculados à central não poderiam manter a ajuda de custo, o dono da central decidiu converter o valor das diárias em serviços prestados para a central – fazer serviço de banco, realização de faxina, dentre outros. Ou seja, o moto-taxista que passava por um “momento difícil” não teve a sua dívida perdoada ou rolada, mas encontrou uma maneira alternativa de continuar em dia com a central trabalhando normalmente, algo difícil de acontecer em centrais maiores.

Assim, as estruturas diferentes em tamanho, observadas nas centrais, acabam instituindo vínculos de trabalho e laços de solidariedade de vários níveis entre donos de centrais e trabalhadores que, por sua vez, tornam as regras de trabalho mais ou menos flexíveis. Mas há casos em que os laços sociais e afetivos não são fortes o suficiente para tolerar atrasos e inadimplência nas taxas de utilização. Mesmo nestes casos, nada impede que o moto-taxista em débito com alguma central continue realizando a atividade de forma individual¹⁸⁶, desde que ele não contrarie as regras e normas tácitas da atividade, como o “monopólio do ponto”, que será explicado melhor adiante. Dessa forma, uma dúvida se colocou: o que permite que um moto-taxista se reconheça e seja reconhecido pelo seu grupo específico e/ou pela sociedade em geral como prestador individual do serviço de transporte de pessoas e pequenas cargas por meio de motocicleta e/ou como pertencente a uma central de moto-táxi? Com a observação atenta durante a pesquisa foi possível detectar insígnias que identificam estes indivíduos e grupos de trabalhadores.

¹⁸⁴ Por se tratar de um caso narrado de forma bastante triste por todos que estavam presentes, não foi indagado sobre qual era o “momento difícil” passado pelo moto-taxista em questão. Pelo relato, dava-se a entender que se tratava de caso de doença na família.

¹⁸⁵ “Vaquejinha” é termo utilizado popularmente para designar a prática de um grupo de pessoas que se associa para juntos viabilizar algo. Via de regra o ingresso na associação é demarcado de maneira econômicos, isto é, cada um dos associados dão uma quantia em dinheiro para aquisição de um bem.

¹⁸⁶ Os moto-taxistas individuais compõem um grupo de trabalhadores que realizam o transporte de pessoas e pequenas cargas por meio de motocicleta que estruturam a atividade de maneira distinta das centrais particulares e das sociedades por quotas. Este grupo será melhor abordado no decorrer deste item.

Essas insígnias podem ser distinguidas em dois grupos: a) insígnias legalmente institucionalizadas; b) insígnias tácitas dos moto-taxistas. As primeiras são aquelas que identificam os moto-taxistas que trabalham em cidades onde a atividade é regulamentada. Um bom exemplo de insígnias institucionalizadas está no estudo de Sousa *et al* (2008) sobre os moto-taxistas que conseguiram a permissão para exercer a atividade em Macapá – AP, quando o serviço foi regulamentado por uma lei municipal. De acordo com os autores, com a regulamentação, os portadores de permissão para prestar o serviço de transporte de passageiros e cargas pequenas na motocicleta, em Macapá, passaram a trabalhar com coletes identificadores e em motocicletas amarelas dotadas de placas vermelhas. Por isso, ficaram popularmente conhecidos como “amarelinhos”. Ou seja, os coletes fluorescentes e as motocicletas em cor amarela, tornados de uso obrigatório por legislação municipal, constituem insígnias institucionalizadas que identificam os trabalhadores credenciados para realizar o moto-taxismo naquela cidade. As insígnias tácitas, por sua vez, são aquelas próprias de cidades em que o serviço moto-táxi ainda não foi regulamentado, isto é, onde não há uma legislação que institucionalize regras e normas para disciplinar e organizar a atividade, inclusive para a identificação dos moto-taxistas. Mesmo sem uma regulamentação específica, alguns elementos utilizados no cotidiano da profissão acabam tornando-se direta e intimamente ligados a estes trabalhadores, a ponto de tornarem-se suas insígnias identificadoras. As insígnias tácitas mais comuns são coletes com logomarcas de centrais, capacetes presos por redes nas garupas das motocicletas e rádios de comunicação presos aos coletes, dentre outras.

Em Uberlândia, apesar do serviço não ser regulamentado, podem ser encontradas ambas as insígnias (institucionalizadas e autônomas). Isso aconteceu porque, em 29 de Julho de 2009, a Lei nº 12.009 definiu algumas exigências básicas para a realização de transporte por motocicletas, tais como itens de segurança nas motos e colete com faixas refletivas. Além disso, em 2010, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou a Resolução N° 356 que assentou os requisitos básicos para a prestação dos serviços de transportes por meio de motocicleta, dentre os quais destacam-se: dispositivo de proteção para pernas e motor; dispositivo aparador de linha, fixado no guidão do veículo; o condutor e o passageiro deverão utilizar capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção; alças metálicas, traseira e lateral, destinadas ao apoio do passageiro.

Assim, as legislações federais definiram algumas exigências como itens de segurança, mas deixaram a cargo do município estabelecer outros pontos, tais como a quantidade de profissionais que poderão trabalhar, como será a caracterização dos veículos, o valor e o tipo dos seguros e taxas de manutenção, entre outros. Ainda que não exista a regulamentação municipal, a Polícia Militar (PM) iniciou *blitz* educativas em Uberlândia, com a finalidade de esclarecer dúvidas sobre os itens obrigatórios e informar sobre o processo de regulamentação em curso¹⁸⁷. Apesar de emperrada a regulamentação municipal, todo este processo levou muitos trabalhadores a se adequarem às novas condições de trabalho que poderiam ser impostas com a regulamentação.

A utilização das insígnias tem múltiplas implicações na realização do transporte de pessoas e pequenas cargas, moto-táxi, em Uberlândia. Por um lado, ao propiciar o auto-reconhecimento do moto-taxista como tal e o reconhecimento dos outros moto-taxistas como “iguais”, isto é, que compartilham condições de trabalho bastante parecidas, as insígnias criam certa identidade entre os moto-taxistas e, de maneira mais geral, entre os motociclistas profissionais. Geram sentimento de pertencimento a um grupo profissional e isso pode ser verificado em casos de eventualidades, tais como problemas mecânicos na motocicleta e acidentes durante o trânsito, em que o reconhecimento das insígnias desperta a atenção e a solidariedade daqueles que compartilham a mesma realidade profissional, aumentando as chances de auxílio e/ou prestação de socorro. Além disso, auxiliam na conquista de viagens, uma vez que, ao ver um motociclista portando alguma das insígnias que caracterizam os moto-taxistas, por mais que seja uma pessoa desconhecida, os usuários o reconhecem como moto-taxista e, em certa medida, confiam nele para os conduzir até o destino final. Em suma, as insígnias que “marcam” os moto-taxistas têm a função simbólica de fixação da identidade e do sentimento de confiança dos usuários do serviço.

Mas ao mesmo tempo e de forma contraditória, as insígnias também servem para “marcar” os moto-taxistas de modo pejorativo, quando são vítimas de preconceitos, vistos não raro de forma negativa, como malandros, bandidos, imprudentes no trânsito, dentre outras representações desqualificadoras, conforme será abordado em item posterior. Em vários relatos, os entrevistados afirmaram perceber algumas pessoas demonstrando medo e

¹⁸⁷ Ver: G1. **PM inicia blitz com os mototaxistas e motofretistas em Uberlândia, MG.** Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2012/08/pm-inicia-blitz-com-os-mototaxistas-e-motofretistas-em-uberlandia-mg.html>; Acesso em: 01 de Julho, 2014.

aumentando o ritmo dos passos ao transitar a pé pelos locais onde seus pontos estão situados. Relataram também que algumas pessoas fecham os vidros do carro quando moto-taxistas param a seu lado em semáforos ou cruzamentos.

As insígnias desempenham papel fundamental na organização interna do moto-taxismo überlandense quanto ao aspecto da rotatividade dos profissionais. Como é por meio delas que o trabalhador com motos se reconhece e é reconhecido, quando elas lhe são subtraídas seu reconhecimento interno e externo como moto-taxista também lhe é retirado. Dessa maneira, quando um moto-taxista não quita os seus débitos com a central a que está vinculado, perde as insígnias que o caracterizavam (colete, rádio, dentre outros), não podendo mais desfrutar da infraestrutura da central. Entretanto, vale a ressalva de que após ter as suas insígnias de moto-taxistas subtraídas, o trabalhador pode continuar exercendo a atividade individualmente, isto é, sem estar vinculado a nenhuma central, desde que não transgrida qualquer regra tácita da atividade, como o “monopólio do ponto”.

Sobre o horário de funcionamento, de maneira geral, as centrais particulares de moto-táxi funcionam 24 horas por dia. Esta é uma estratégia utilizada pelos donos de centrais para atrair moto-taxistas, tendo em vista que as demandas em tempo integral permitem aumentar seus ganhos com a cobrança das taxas de utilização. Isto se deve ao fato de que é mais interessante para os trabalhadores criar vínculos com uma “central 24 horas”, seja para aqueles que têm o moto-taxismo como única fonte de renda ou para os que utilizam a atividade como complementação dos rendimentos. No primeiro caso, os moto-taxistas podem aproveitar mais o valor diário pago ao dono da central para trabalhar por mais tempo, aumentando assim a sua renda. Já no segundo caso, existe um leque maior de opções de horas para trabalhar, uma vez que muitos deles prestam o serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas depois de sair dos seus outros serviços, em horários não comerciais ou pouco convencionais.

Entretanto, é importante destacar que as centrais particulares que funcionam por 24 horas diárias podem apresentar diferentes turnos de serviço. Por exemplo, algumas destas centrais apresentam horários específicos para a realização da atividade. Este é o caso de uma das principais centrais da cidade, que disponibiliza dois turnos para os moto-taxistas vinculados: a) o turno do dia, que compreende o horário entre 07:00 da manhã e 19:00 horas da noite; 2) o turno da noite, que se desdobra das 19:00 às 07:00 da manhã. Nesta central, durante a semana, os moto-taxistas que trabalham no turno do dia não podem trabalhar no

turno da noite utilizando o rádio e colete da central (insígnias), os quais são devolvidos ao final de cada turno de trabalho¹⁸⁸. Entretanto, durante os finais de semana, os turnos deixam de existir e qualquer moto-taxista pode trabalhar a qualquer hora do dia. A eliminação dos turnos de trabalho nos finais de semana por esta central tem, como plano de fundo, uma conotação estratégica, uma vez que seu objetivo é conceder “benefícios” aos moto-taxistas vinculados, visando a manutenção de vínculos, bem como a manutenção da sua situação regular na central (pagamento das taxas de utilização em dia).

Dessa maneira, pode ser dito que todas as centrais particulares mantêm alguma espécie de concessão de “benefícios” aos moto-taxistas vinculados. Estes “benefícios” podem ser a não cobrança de dias trabalhados, tal como o “domingo livre” já mencionado, bem como a flexibilização de horários em centrais com turnos pré-definidos, conforme o modelo já descrito. A concessão destes “benefícios” também é uma atitude racional dos donos das centrais que reconhecem o caráter flexível e relativamente autônomo de seus negócios e do regime de trabalho de seus “funcionários”, que não possuem carteira de trabalho assinada e, portanto, nenhum direito trabalhista. Sendo assim, os donos das centrais buscam aumentar os lucros que obtêm por meio dessas concessões, ao manter vínculos trabalhistas precários dentro da infraestrutura de suas centrais.

Por outro lado, as centrais que não funcionam 24 horas por dia são aquelas de menor porte e se situam em bairros mais distantes do centro da cidade. De acordo com os donos destas centrais, não é economicamente viável mantê-las abertas durante todo o dia, pois a demanda por corridas noturnas em bairros distantes do centro é escassa. Isto se deve a fatores como: a) o risco de assalto que se assume ao circular de motocicleta pelas ruas menos movimentadas da cidade no período da noite; b) o alto preço das corridas, pois, além das viagens à noite serem mais caras, os itinerários centro-bairro quase sempre têm quilometragem maior e elevam o valor cobrado pela corrida. Dessa forma, por não haver demandas suficientes, as centrais localizadas em bairros não ofertam o serviço 24 horas por dia, uma vez que os gastos dispensados para manter a central funcionando à noite não seriam compensados em corridas. Por isso, essas centrais flexibilizam os seus horários de funcionamento, de forma a melhor atender a realidade de seus clientes. Geralmente, elas

¹⁸⁸ No início de cada turno, cada moto-taxista recebe o rádio para responder às chamadas para corridas. Este rádio é devolvido no final do turno e passado para o moto-taxista do turno seguinte. Caso algum moto-taxista esteja inadimplente com a central, não recebe o rádio para trabalhar.

funcionam das 05:00 horas da manhã às 00:00 hora da noite, pois o primeiro é o horário em que muitos clientes estão se dirigindo aos seus trabalhos e o segundo é o horário em que os usuários do serviço estão voltando para as suas residências, sobretudo aqueles que perderam ou não têm a possibilidade de utilizar transporte público coletivo¹⁸⁹.

Além das centrais que são propriedades particulares, cada qual com seu único dono, descritas e analisadas até aqui, há também outra forma de estruturação do moto-taxismo em Uberlândia. Trata-se das sociedades por quotas, que constituíram as primeiras centrais e/ou pontos de moto-táxi da cidade. Por serem os pioneiros, seus profissionais tiveram maior liberdade para escolher os melhores lugares para instalação das centrais, assim como os melhores pontos para o exercício da atividade. Esta atitude inovadora concedeu a estes empreendedores não apenas o direito de escolher os melhores espaços, mas também resguardou a eles sua “posse” e certa exclusividade na prestação do serviço nesses espaços.

De início, parecia que a “posse” e a exclusividade na prestação do serviço nos referidos espaços obedecia a um princípio bastante simples: a ordem de chegada. De fato, nos primeiros momentos históricos da atividade na cidade, foi isto que aconteceu. Os grupos de trabalhadores pioneiros, que se instalaram em locais com grande circulação de pessoas e onde o transporte público apresentava falhas, como falta de linhas e atrasos, puderam criar ambientes privados de exercício da atividade. Apenas os moto-taxistas identificados como participantes da criação poderiam trabalhar nesses lugares. Posteriormente, diante da aceitação dos demandantes de transporte para com a atividade e do sucesso relativo alcançado pelos primeiros prestadores do serviço, houve um aumento no número de moto-taxistas. Isto levou os grupos a se fecharem, ou seja, não era mais aceito que novos prestadores do serviço utilizassem os pontos de moto-táxi existentes.

A partir desse momento, a atividade ganhou nível maior de racionalização, ainda que permanecesse como atividade relativamente flexível por sua rotatividade elevada de trabalhadores. Os principais desdobramentos nesta conjuntura foram a criação de regras e normas tácitas para organização da atividade e o surgimento de estruturas e grupos diferentes, que entraram em concorrência.

¹⁸⁹ O transporte público coletivo de Uberlândia funciona até as 23:00 h, mas sabe-se que a partir das 23:00 horas, em algumas linhas, principalmente as mais longas, que atendem os bairros mais distantes, começa a se observar uma diminuição no fluxo dos ônibus, fazendo com que pessoas percam o transporte para casa ou não consigam embarcar nos mesmos, devido à superlotação provocada pela diminuição da frota em circulação.

Diante da concorrência, as sociedades por quotas também passaram a se organizar com infraestrutura bastante semelhante a das centrais particulares. Mas o fato de não terem um único dono altera o sistema de vínculos e o regime de trabalho em relação dos moto-taxistas que prestam serviço utilizando a infraestrutura da central, mediante o pagamento de taxa de utilização. No caso destas sociedades, a central é uma propriedade privada coletiva. É “propriedade privada” por sua própria definição de empresa prestadora de serviços sem qualquer vínculo com o Estado. É “propriedade coletiva” porque seus associados, por meio de quotas são, simultaneamente, trabalhadores e proprietários.

Dessa forma, diferente das centrais particulares, ao final de cada mês, os quotistas dividem os gastos com a manutenção da estrutura, incluindo aluguel, telefone, água, energia, faxina, material de limpeza, açúcar e café, dentre outros itens. Portanto, no lugar da “taxa de utilização” cobrada nas centrais particulares, nas sociedades por quotas há o pagamento da chamada “taxa de manutenção”, que os quotistas pagam em dinheiro ou em serviço, como no caso do responsável pela administração do ponto/central, conforme se verá adiante. Durante a pesquisa de campo foi possível identificar dois tipos de sociedade por quotas de moto-taxistas: 1) sociedades por quotas transferíveis; 2) sociedades por quotas intransferíveis.

A característica básica das sociedades por quotas transferíveis é que, como o próprio nome diz, o moto-taxista mantém, de fato, a posse de uma quota da central, podendo transferi-la a outrem a qualquer momento, mediante negociação. Ou seja, a quota é um bem privado que pertence ao moto-taxista e, como tal, desde que respeite as regras e normas tácitas que regem as sociedades, elas podem: a) ser usufruídas, isto é, o moto-taxista pode exercer a profissão utilizando a infraestrutura da central; b) ser vendidas, caso seja do interesse do proprietário da quota e houver comprador; c) ser perdidas, caso o quotista não cumpra com as regras da atividade, tal como o pagamento em dia das despesas da central/ponto.

Uma história, contada pelos moto-taxistas de uma destas sociedades, expressa bem o que foi exposto. De acordo com os trabalhadores, certa vez, um colega de trabalho foi morto em serviço, quando reagiu a um assalto à mão armada. Informaram que, após o trágico episódio, consultaram a família sobre o destino que deveriam dar à quota do moto-taxista falecido. Diante da inexistência de algum ente próximo interessado em trabalhar utilizando a quota, a família demonstrou o interesse na venda. Dessa maneira, os quotistas venderam a quota e repassaram a quantia de dinheiro à família. Esta história, que será novamente utilizada no decorrer do trabalho, expressa bem que a quota é um bem pertencente ao quotista e, como

tal, ele ou seus herdeiros podem dar o destino que bem entenderem a ela, desde que não contrariem as regras de funcionamento da central.

Porém, é preciso deixar claro que, ao chamar estas associações de “sociedades por quotas transferíveis”, não significa que a qualquer momento o proprietário de uma quota pode “ceder”, seja por amizade ou mediante remuneração (aluguel), a sua quota a outra pessoa. Nas centrais por quotas não é permitido que outras pessoas, além dos quotistas, exerçam a atividade nas imediações do ponto e/ou utilizando a infraestrutura da central. Isso ficou explícito quando a seguinte situação hipotética foi colocada aos moto-taxistas durante a pesquisa de campo. Caso algum associado fique impossibilitado de trabalhar por certo período de tempo, ele pode alugar a sua quota e colocar outra pessoa exercendo a atividade em seu lugar? A resposta foi não. De acordo com os moto-taxistas, se acontecesse algo assim eles iriam ajudar o companheiro, fazendo corridas, abonando a sua parte no rateio das despesas, mas não aceitariam outra pessoa trabalhando em seu lugar. Nas regras das sociedades por quotas transferíveis, só os quotistas associados podem usar o estacionamento da central; apenas o quotista titular pode se inscrever na lista que determina a sequência das abordagens às pessoas que circulam próximas ao ponto e/ou se incluir na sequência do atendimento das chamadas de corridas via telefone. Sendo assim, essas regras têm um desdobramento contraditório para os moto-taxistas. Se por um lado elas visam manter a igualdade de condição entre os associados, por outro, impedem que a atividade seja utilizada para obter renda por meio de sublocação, porque a ajuda instituída dos colegas se configura como uma espécie de seguro previdenciário muito peculiar, cujo prazo de manutenção é incerto. Assim, no caso de haver algum moto-taxista impossibilitado de exercer a atividade (por motivo de doença, acidente etc.), ele não poderá alugar a sua quota ou mesmo permitir que outra pessoa trabalhe em seu lugar na sociedade, ficando impossibilitado de obter renda que não seja oriunda da ajuda de seus colegas. Além disso, de maneira geral, as sociedades por quotas transferíveis apresentam outra característica bastante peculiar, quando comparadas às sociedades por quotas intransferíveis, que gera desdobramentos bastante importantes para o seu funcionamento. As sociedades por quotas transferíveis apresentam “central” (entendida como espaço privado que oferece a infraestrutura necessária para o ofício da profissão) e “ponto” (entendido como extensão do espaço privado sobre o espaço público, transformado em lugar de trabalho). Isso considerado, quando se analisa os valores das taxas de manutenção pagas pelos quotistas de sociedades por quotas transferíveis, é possível verificar que elas

apresentam quantias mais elevadas do que as taxas pagas pelos moto-taxistas quotistas de sociedades por quotas intransferíveis. Isto acontece porque os gastos neste tipo de centrais são maiores, pois, de maneira geral, elas apresentam central e ponto. A quantia de dinheiro imprescindível para manter uma central de moto-táxi em funcionamento é bem maior do que aquele montante necessário para manter um ponto de moto-táxi operando. Isto porque na central há maiores gastos como energia, água, aluguel (em alguns casos), alimentação (café, açúcar etc.), dentre outros, enquanto que no ponto há apenas gastos menores como papel e caneta (para o funcionamento do sistema de lista) e alguns bancos (se for o caso). Sendo assim, na hora de dividir o valor entre os moto-taxistas, a quantia paga em forma de taxa de manutenção pelos quotistas de sociedades transferíveis sai mais cara do que aquela paga pelos moto-taxistas quotistas de sociedades intransferíveis. Por outro lado, quando esse valor é comparado ao montante mensal das taxas de utilização pagas pelos moto-taxistas associados a centrais particulares, é possível verificar que a diferença é evidente, isto é, os quotistas têm um gasto muito menor por não precisarem pagar taxas diárias de utilização de infraestrutura de terceiros, aumentando comparativamente os seus rendimentos, conforme será mais bem abordado no Item 2 deste capítulo.

Uma característica comum entre sociedades por quotas transferíveis e intransferíveis, que será explicada com mais detalhes a seguir, é que, na maioria dos casos, os profissionais pesquisados afirmaram sempre haver um quotista que é “eleito” para cuidar da administração da central/ponto. O formato desta eleição pode variar. Ou alguém é escolhido por apresentar alguma característica especial, tal como ser o moto-taxista mais antigo do grupo, ter o respeito e a confiança dos membros da sociedade, apresentar espírito de liderança e/ou noções de administração (ex-dono de comércio etc.), dentre outros. Ou algum voluntário se dispõe a cuidar dos gastos da central. Em ambos os casos, a “efetivação” na função de “administrador dos gastos da sociedade” depende da aceitação do grupo, ou seja, apenas aquelas pessoas que são aprovadas por todos os quotistas da central podem assumir a função. Entretanto, o que se verifica na prática é uma verdadeira aversão por esta colocação. Tanto que, em várias sociedades, os quotistas que são responsáveis por “fechar” os gastos, receber o valor do “rateio” de cada moto-taxista e efetuar o pagamento das despesas asseguraram encontrar muita dificuldade em transferir o posto para outro quotista. Sempre que se propõem a deixar a função, pedindo a eleição de outra pessoa para assumir o cargo, a maioria dos quotistas pede para que continuem administrando os gastos da sociedade, pelos mais variados motivos,

dentre os quais se pode destacar o tempo de experiência prática na função. Na maioria dos casos, como forma de remuneração, reconhecimento e gratidão pelos serviços administrativos prestados à sociedade, o moto-taxista que cuida da sua administração fica isento do pagamento das taxas de manutenção da central.

Apesar de serem profissionais associados, os quotistas de sociedades por quotas transferíveis também estão suscetíveis a sanções, caso não arquem com a sua parte na divisão das despesas ao final de cada mês. Estas sanções podem ocorrer de formas diferentes, que vão desde a proibição da execução da atividade no ponto e do usufruto da infraestrutura da central, enquanto o débito do associado não seja quitado, até a venda da quota do inadimplente para o pagamento da dívida. É bem verdade que este último caso é bastante raro de ser verificado, uma vez que os moto-taxistas evitam a todo custo ficar em dívida com a associação e, mesmo quando isso acontece, eles preferem vender por conta própria a sua quota para quitar o seu débito, podendo, se for o caso, ainda ficar com o restante da quantia angariada.

Sobre os períodos e os horários de funcionamento, o fato de em geral apresentarem “central” e “ponto” permite que as sociedades por quotas transferíveis funcionem de maneira ininterrupta, isto é, todos os dias da semana, vinte e quatro horas por dia. Isto porque, ao oferecer uma infraestrutura (básica e complementar), além de certo conforto para que os moto-taxistas se sintam mais à vontade e preparados para alongar as suas jornadas de trabalho, as centrais também oferecem maior segurança para o exercício da atividade, sobretudo nos horários de menor movimento, a saber, nas madrugadas dos dias do início da semana (segunda-feira, terça-feira e quarta-feira). Durante a pesquisa de campo foi constatado que os integrantes destas sociedades se preocupam em se organizar de forma a sempre manter moto-taxistas trabalhando no período da noite, pois a permanência de um grupo na central neste período sugere maior segurança da sua estrutura física. Ao serem indagados se foi preciso fazer escalas de trabalho, a resposta foi única: não. Eles informaram sempre haver demanda para trabalhar neste turno, sobretudo porque há associados que estão na atividade para complementar a renda obtida em outros trabalhos. Portanto, tendo uma central que oferece certo conforto e segurança, e desempenhando a atividade em um turno em que as corridas, apesar de mais raras, são relativamente mais caras, um grupo de associados se prontifica a exercer a atividade e “guardar” a central no período da noite. Entretanto, é preciso destacar que nestas centrais não há turnos de serviço, isto é, qualquer associado pode trabalhar

em qualquer dia da semana a qualquer momento do dia, desde que desempenhe ele mesmo a atividade, com uma única motocicleta.

As sociedades por quotas intransferíveis, por sua vez, caracterizam aquelas associações em que os profissionais não podem, em qualquer momento, seja qual for, transferir a sua quota a outrem – quer seja uma transferência momentânea (aluguel) ou permanente (venda). Isto é, apesar da quota ser um bem privado pertencente ao moto-taxista, as regras e normas tácitas que regem estas sociedades preveem que eles apenas usufruam da sua quota, exercendo a profissão pela utilização dos benefícios adquiridos.

Há vários relatos que comprovam este tipo de estruturação e organização. Entretanto, um dos mais emblemáticos foi de um moto-taxista: ele e outros conhecidos que se encontravam desempregados na época iniciaram pioneiramente a prestação do serviço nas proximidades do Terminal Central de Uberlândia, organizados em sociedade por quotas intransferíveis. De acordo com este trabalhador, até então motorista de ônibus coletivo, ao ficar desempregado encontrou no moto-taxismo uma forma de conseguir renda para manter sua família. No entanto, depois de um período na atividade, voltou a conseguir uma colocação em uma empresa de transporte coletivo, exercendo formalmente a sua antiga profissão. Ele relatou que, por um período, continuou trabalhando como moto-taxista para complementar a sua renda. Mas, com o passar do tempo, achou que não estava mais fisicamente apto a desempenhar as duas funções, optando por exercer apenas a profissão de motorista de ônibus. Mesmo com esta opção, e permanecendo alguns anos sem trabalhar como moto-taxista na sociedade, esclareceu que, apesar de não poder vender ou emprestar a sua quota, ele também não correu nenhum risco de perdê-la. Isso ficou evidente quando ele escolheu deixar o seu emprego formal e voltar a prestar o serviço de moto-táxi. De acordo com o moto-taxista, não houve nenhum problema para retomar as suas atividades no ponto da sociedade, pois todos os demais quotistas reconheciam que ele possuía uma quota e que esta quota é intransferível.

Se, de um lado, este relato exemplifica bem o tipo de estrutura destas sociedades, por outro, coloca uma questão que nem mesmo os moto-taxistas conseguem resolver no momento: qual o futuro da sociedade? Por serem as primeiras associações de moto-táxi da cidade, de maneira geral, os moto-taxistas das sociedades por quotas apresentam a faixa etária mais elevada entre os demais que exercem a atividade em centrais particulares. Apesar de apresentar faixa etária mais elevada, ainda estão em idade produtiva, isto é, conseguem desempenhar a atividade de maneira segura, sem apresentar limitações físicas e/ou

psicológicas que coloquem as suas vidas ou a vida de outras pessoas (passageiros ou transeuntes) em perigo. Mas, como a tendência do corpo humano, apesar dos avanços na área da Medicina, é ficar cada vez mais frágil e limitado com a chegada da idade, é evidente e lógico que os moto-taxistas associados a sociedades por quotas intransferíveis não poderão exercer para sempre a atividade. Então, quando estiverem impossibilitados de exercer a atividade, qual será o destino de suas quotas, considerando que são intransferíveis? Esta é uma questão que evitam responder. Têm dificuldade de enfrentar o problema de que chegará o dia em que não estarão mais em condição de trabalhar, por não haver um plano bem definido e acordado entre eles sobre isso, mesmo sabendo que o destino da quota seja mais ou menos lógico: vendê-la ou dá-la a outra pessoa. Para além das especulações, momentaneamente sem respostas, o fato é que estas associações não deverão deixar de existir quando os primeiros moto-taxistas (“primeira geração”) se “retirarem” da atividade. Então, voltando para o nível especulativo, o que pode vir a acontecer é que elas sofram alguma alteração drástica na sua estrutura, pois se os moto-taxistas da “segunda geração”, por assim dizer, obtiveram quotas que, até então, eram intransferíveis, estas quotas podem perder este caráter, tornando-se algo transferível e mudando a “natureza” da central – de sociedade por quotas intransferíveis para sociedade por quotas transferíveis.

Diferente das sociedades por quotas transferíveis que apresentam “centrais” e “pontos”, as sociedades por quotas intransferíveis apresentam apenas “pontos”, pois não oferecem aos associados espaço dotado de infraestrutura para auxiliar no ofício da profissão. Mas, como as demais, transformam espaços públicos em ambientes de trabalho e os valores das taxas pagas para manutenção são menores do que os das taxas pagas pelos profissionais de sociedades por quotas transferíveis e vinculados a centrais particulares. O motivo para esta diferença de valores já foi citado. Os gastos das centrais por quotas intransferíveis são menores, porque é necessário montante de dinheiro bem menor para manter um ponto do que aquele utilizado para manter uma central, e também porque seus profissionais não precisam pagar diárias para desfrutar da infraestrutura necessária à prestação do serviço. Dessa maneira, quando é feito o rateio das contas para pagamento dos materiais comuns (em geral alguns bancos, papel e caneta), a quantia que cabe a cada um dos quotistas das sociedades por quotas intransferíveis é bastante inferior àquela paga pelos quotistas de sociedades transferíveis. A diferença de valores torna-se ainda maior quando se compara a taxa de manutenção paga por estes trabalhadores com a taxa de utilização mensal paga pelos moto-

taxistas precariamente vinculados às centrais particulares. Na verdade, há meses em que os donos de quotas intransferíveis não têm gasto algum para manter os pontos. Isto acontece quando eles não precisam comprar objetos de uso comum, tal como cadeiras ou bancos. Além disso, eles também têm o hábito de aproveitar o verso em branco de folhetos de publicidade e propagandas entregues nas ruas para confeccionar a lista utilizada para organizar a sequência de abordagens e corridas (“sistema de lista”), evitando gastos com papel. O único gasto que podem ter são as canetas utilizadas para escrever a referida lista. Mas nem mesmo as canetas representam gastos significativos, porque muitas vezes são trazidas de casa por algum dos associados, ou são brindes de estabelecimentos comerciais¹⁹⁰.

Sobre as sanções sofridas em caso de inadimplência, nas sociedades por quotas intransferíveis são bastante leves, por apresentarem as menores taxas de manutenção, quando existem. Na pesquisa de campo seus profissionais relataram que há uma prática bastante comum entre os donos de quotas intransferíveis. Quando algum deles se ausenta por um período relativamente longo de tempo e, por isso, não participa do rateio de gastos que aconteceram na temporada, retoma a atividade trazendo alguma “oferenda” à central ou aos associados. Estas “oferendas” podem ser: a) permanentes e coletivas, isto é, objetos novos que serão usufruídos por todos os quotistas (ex.: banco, prancheta, papéis, canetas etc.); b) passageiros e coletivos, a saber, itens que serão desfrutados em uma única vez de maneira coletiva (ex.: pagar refrigerantes etc.); c) pessoal, ou seja, artigos que são dados a cada um dos associados para consumo individual (ex.: doces caseiros etc.). Por mais que as quotas sejam intransferíveis, o momento de retorno à atividade depois de um longo período ausente é ocasião demasiado tensa, pois envolve a disputa de interesses que gravitam entre o direito tácito e instituído por regras coletivas e a concorrência profissional, uma vez que, apesar de todos terem consciência que o profissional em regresso tem o direito de voltar a prestar a atividade, ele também representa um trabalhador a mais disputando as corridas no ponto da sociedade. Além disso, ao se ausentar da atividade, ele também se exime da sociabilidade do ponto, não participa da vivência entre os associados, fator que gera solidariedade e coesão social entre eles. Por tudo isso, as “oferendas” têm a função de reavivar os laços existentes entre os quotistas da sociedade, funcionando como um “cartão de readmissão”, em que o

¹⁹⁰ É preciso destacar que, apesar de terem poucos gastos com taxas de manutenção, os trabalhadores têm outros gastos para se manter na atividade, tais como alimentação, combustíveis, dentre outros. Estes gastos serão melhor analisados no item subsequente.

trabalhador de retorno ao ponto é novamente aceito no grupo, como trabalhador (aceitação econômica) e como pessoa (aceitação social).

Também os horários de funcionamento das sociedades por quotas intransferíveis são influenciados pelo fato destas sociedades apresentarem apenas “pontos”. Como não há uma central, com infraestrutura que ofereça certo conforto e segurança aos moto-taxistas associados, em geral não funcionam durante todo o dia. Isto acontece porque, sem uma infraestrutura adequada, os moto-taxistas não têm como “renovar as suas energias”, “desestressar”, “descansar a cabeça e o corpo” nos intervalos entre uma corrida e outra, tornando a atividade ainda mais desgastante física e psicologicamente. Tal desgaste impede que eles se sintam aptos a alongar a prestação do serviço por longos períodos de tempo. Além disso, a questão da segurança também é essencial para determinar o horário de funcionamento destas sociedades. Por não apresentarem uma central, os trabalhadores ficam mais vulneráveis a práticas violentas, principalmente nos horários de menor movimento. Por tudo isso, os moto-taxistas associados afirmaram não alongar muito as suas jornadas de trabalho, trabalhando de 06:00 horas da manhã até as 22:00 horas da noite, período de maior demanda por corridas e mais seguro para o trabalho no moto-taxismo.

Por fim, a terceira forma de estruturação do serviço moto-táxi em Uberlândia corresponde à composta por moto-taxistas individuais, trabalhadores que operam de forma individual e autônoma o serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas por meio de motocicleta, sem manter qualquer vínculo trabalhista, seja com outros moto-taxistas, com centrais ou com associações. É preciso destacar que, apesar destes trabalhadores não manterem vínculos muito estreitos com os demais moto-taxistas da cidade, eles se reconhecem como motociclistas profissionais e não se eximem de conhecer e respeitar as regras e normas tácitas que organizam a atividade.

Esta estrutura específica de moto-taxismo só se tornou possível porque o grupo exerce a atividade há bastante tempo e criou clientela fixa, que utiliza regularmente seus serviços, por meio de demandas nos telefones pessoais, dispensando vínculos com centrais que têm telefone gratuito e amplamente divulgado. A falta de oportunidade de participar das sociedades por quotas intransferíveis, assim como o alto preço e falta de oferta de quotas em sociedades e, em alguns casos, os altos preços das quotas transferíveis e das diárias cobradas pelos donos de centrais particulares contribuíram de maneira decisiva para a criação deste tipo de estruturação. Então, como desempenhavam a atividade há muito tempo, mas não tempo

suficiente a ponto de lhes garantir quotas nas primeiras sociedades e, diante dos custos altos para manter vínculos com centrais particulares, os moto-taxistas individuais viram neste tipo de estruturação uma forma interessante de obter renda na atividade.

Os motos-taxistas individuais apresentam, também, outra característica que os diferencia de maneira bem clara das centrais particulares e das sociedades por quotas. Ao contrário das últimas, que se dedicam muito mais ao transporte de passageiros, deixando o transporte de pequenas cargas em segundo plano, os motos-taxistas individuais destinam bastante tempo e esforços ao transporte de pequenas cargas. Sendo assim, para além da clientela fixa de passageiros, estes profissionais também criaram e mantêm contratos, instituídos pelo costume, com empresas que não dispõem de mecanismos para realização de entregas dos produtos que comercializam, tais como livros, flores, dentre outros.

Essa forma de atuar na prestação do serviço é um pouco diferente daquelas adotadas nas demais estruturas da atividade. Acontece porque os moto-taxistas individuais não possuem muitos meios para tornar os seus nomes “marcas” conhecidas, principalmente pela publicidade e propaganda. Por isso, não recebem muitas chamadas de pessoas que não sejam os seus clientes fixos. Além disso, por estarem impedidos de prestar o serviço nos locais onde existem centrais ou pontos “monopolizados” (que serão abordados mais adiante), precisaram encontrar novas formas de desenvolver a atividade. Neste sentido, o transporte de cargas tornou-se uma alternativa interessante. É necessário salientar que, mesmo diversificando de maneira bem perceptível a prestação do serviço, aproveitando todas as potencialidades, os motos-taxistas individuais sofrem concorrência dupla que, em algumas ocasiões, pode atrapalhar seu trabalho. Trata-se, de um lado, da concorrência pelo transporte de pessoas com os moto-taxistas vinculados a centrais particulares e associados a sociedades por quotas; e, por outro, da concorrência pelo transporte de pequenas cargas com os moto-fretistas, motociclistas profissionais especializados apenas no transporte de mercadorias pela cidade.

Por trabalharem numa estrutura própria e simples, os moto-taxistas individuais não têm qualquer gasto com taxa de utilização ou manutenção de espaços e equipamentos. Além disso, não há qualquer sanção nesse grupo por conta de suas regras internas de trabalho. Sobre os horários de trabalho dos motos-taxistas individuais, serão abordados com mais detalhes à frente, nas análises sobre as jornadas de trabalho. Mas, adianta-se que estes trabalhadores precisam permanecer com os seus telefones ligados por todo o dia (24 horas), ainda que nem

sempre estejam exercendo efetivamente a atividade, porque atender às chamadas em qualquer momento do dia é uma das estratégias utilizadas para manter os clientes fixos.

Depois de identificar e analisar as diferentes formas de estruturação do moto-taxismo em Uberlândia, a seguir, tem-se a abordagem das suas principais regras de funcionamento. Conforme destacado no início deste capítulo, são regras e normas tácitas, isto é, não estão previstas em aparatos legais, mas foram desenvolvidas, aceitas e disseminadas entre os trabalhadores na realização cotidiana da profissão, para conferir certo grau de organização à atividade, visando à preservação do respeito e da boa convivência entre os prestadores do serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas, por motocicleta.

Talvez o princípio mais generalizado entre os usuários de motocicletas, principalmente motociclistas amadores e profissionais¹⁹¹, seja o da reciprocidade. O termo “reciprocidade” remete ao conceito maussiano de dádiva ou dom, que demonstra a criação de solidariedade social entre diferentes grupos por meio da obrigação do “dar, receber e restituir” (MAUSS, 2003). Mas vale destacar que, enquanto para Mauss, ao dar um presente cria-se a obrigatoriedade do presenteado devolver a prenda a quem o presenteou, na realidade estudada nesta dissertação as trocas não se apresentam tão limitadas e pessoalidades. A pessoa assistida pelo princípio da reciprocidade pode nunca “restituir” o auxílio recebido diretamente a quem o tendeu, mas para qualquer outro motociclista que necessite de tal auxílio, pois trata-se de acontecimentos excepcionais que, de acordo com os próprios motociclistas, “não tem hora e nem lugar para ocorrer”. Portanto, nesses momentos “toda ajuda é bem-vinda”. A despeito das particularidades, o princípio da reciprocidade entre os motociclistas, tal como a dádiva verificada por Marcel Mauss entre os trobriandeses e polinésios, é capaz de estabelecer fortes relações de alianças, proteção e assistência mútua.

Trata-se, então, de um ato de benevolência para com alguém que passa por uma situação de dificuldade passível de também ser vivenciada por aquele que presta o ato de bondade. Ou seja, a principal motivação para a prestação do princípio da reciprocidade entre motociclistas não é a manutenção da coesão social do grupo¹⁹² e/ou a conservação da “saúde”

¹⁹¹ Os motociclistas esportistas não foram citados por representar um grupo que, por utilizar a motocicleta na prática de atividades esportivas, apresentam equipes mais ou menos preparadas para prestar assistência em situações excepcionais.

¹⁹² Conforme mencionado na Introdução e no Capítulo 4, a motocicleta possui vários usos, cada qual formando um motociclista com características próprias: motociclistas amadores, profissionais e esportistas. Além disso, estes grandes grupos também se apresentam bastante heterogêneos. Há várias subcategorias de motociclistas

da sociedade, mas o reconhecimento de que a pessoa que presta o auxílio hoje pode ser ajudada amanhã, já que os motociclistas compartilham condições de circulação no trânsito mais ou menos semelhantes¹⁹³. Dessa forma, praticada de várias maneiras, a reciprocidade entre motociclistas se constitui como um preceito obedecido com certa regularidade pela maioria, com particularidades acentuadas entre os motociclistas profissionais, embora não estejam previstas sanções caso ocorra seu descumprimento.

Estima-se que seja um dos primeiros princípios compartilhados entre os motociclistas por algumas razões principais, entre elas o fato das motocicletas apresentarem características diferentes dos demais veículos em circulação no trânsito citadino. Por serem veículos pequenos, mais rápidos, versáteis no uso e também relativamente mais baratos, apareceram como opção de transporte mais ágil e acessível para muitos e diferentes sujeitos. Contudo, essas vantagens se invertem na maioria das cidades, na medida em que seus condutores e as vias públicas não estão preparados para receber contingentes tão grandes desses veículos, como se observa hoje em dia. Seus condutores, nem sempre bem preparados para usá-los com segurança, provocam inúmeros transtornos, em particular os acidentes no trânsito, bastando lembrar a má fama dos *motoboys* da capital de São Paulo, mencionada em vários veículos midiáticos. Nessas circunstâncias, tornou-se preceito entre os motociclistas auxiliar os “colegas de duas rodas” em caso de acidentes e outras situações difíceis, como quebras, falhas mecânicas da motocicleta, assaltos.

A reação dos motociclistas em situação de acidentes foi muito bem descrita por Gomes e Duque (2008), quando explicam o seu interesse em, respectivamente, pesquisar e orientar um trabalho sobre os moto-taxistas na cidade de Sobral – CE:

A escolha dos mototaxistas para tema dessa pesquisa surgiu por acaso. Enquanto caminhava no centro da cidade de Sobral ainda sem um tema definido para o trabalho monográfico me deparei com um aglomerado de pessoas no meio de uma rua. Ao me aproximar percebi que se tratava de um acidente envolvendo um automóvel e mototaxista. Parei ao lado por alguns segundos e foi o suficiente para encontrar o tema de minha pesquisa. Num espaço de tempo que não durou mais de minutos, sem exagero, chegaram

profissionais e mesmo dentro de cada uma destas subcategorias, há formação de estruturas e grupos bastante *sui generis* (como centrais e sociedades por quotas).

¹⁹³ Para além das condições de circulação compartilhadas pelos motociclistas, outros fatores também devem ser considerados para calcular a maior ou menor probabilidade de acontecimento de situações inesperadas, tais como: habilidade na condução da motocicleta, conhecimento e respeito às regras e normas de circulação, estado de conservação do veículo, dentre outros.

cerca de dez ou mais mototaxista no local do acidente num ato de solidariedade e identidade com o colega acidentado. (GOMES; DUQUE, 2009, p. 125)

Apesar de ser um dos primeiros princípios surgidos entre os usuários de motocicletas, durante a popularização do veículo, é bem provável ter se tornado mais importante e respeitado entre os motociclistas profissionais, porque a identificação entre quem se encontra em situação adversa e quem presta ajuda não se dá apenas porque utilizam o mesmo meio de transporte e enfrentam dificuldades conhecidas, como acontece também entre condutores de automóveis, caminhões e outros veículos. A rigor, nas condições de trânsito das vias públicas das cidades brasileiras, quaisquer condutores profissionais de veículos estão sujeitos a riscos que podem comprometer sua sobrevivência, mas há diferenças consideráveis quando observados de modo comparativo. Nos acidentes, os condutores de motocicletas são muito mais atingidos na integridade física, porque seus corpos estão muito mais expostos aos choques e outros eventos violentos. Assim, profissionais da prestação de serviços com motocicletas têm conhecimento dos perigos intrínsecos à profissão, das dificuldades, incertezas e consequências relativamente muito mais danosas dos acidentes, tendo em vista que poucos dispõem de seguros e garantia de assistência, que cubram de modo efetivo os prejuízos. Em muitos casos, suas perdas são totais e sem retornos. Um motociclista profissional acidentado pode ficar impedido, definitivamente, de ter seu ofício como fonte de renda. Os acidentes, o risco e o perigo permanentes reforçam sua identidade profissional e tornam a “reciprocidade” princípio fundamental e estável entre motociclistas profissionais.

Outro problema enfrentado pelos motociclistas profissionais quanto à assistência em situações adversas decorre do preconceito que sofrem por parte dos demais condutores de veículos, tanto amadores como profissionais. O estereótipo de que os “motoqueiros” sempre são imprudentes e perigosos está disseminado no imaginário social e, quando se envolvem em acidentes, os motociclistas são, na maioria das vezes, considerados culpados e nem sempre contam com solidariedade. O fato é que poucos sujeitos reconhecem as condições de trabalho difíceis dos motociclistas profissionais, sem compreender suas lutas diárias, que incluem certa ousadia, como as “correrias” dos fretistas no trânsito, uma das estratégias para aumentar a produtividade do ofício e garantir a renda necessária ao sustento de seus dependentes.

O auxílio entre profissionais motociclistas varia conforme a seriedade da adversidade, podendo ter desdobramentos ou não. Obviamente, os acidentes de maior gravidade sensibilizam mais os condutores de motos, independente de as vítimas serem motociclistas

amadores ou profissionais. Em acidentes considerados leves, seja com amadores ou profissionais, se o motociclista accidentado parece bem de saúde e de alguma forma sinaliza ter assistência posterior, a ajuda é momentânea, sem desdobramentos.

Mas a expressão mais nítida da forma particular como o princípio da reciprocidade é cultivado entre motociclistas profissionais é sua ampliação para momentos posteriores às ocorrências adversas. Isto se estende desde a ajuda para chamar bombeiros, fazer boletins de ocorrência policial e oferecer apoio às medidas legais de defesa dos colegas, até as situações em que há quebras de peças, perdas de dinheiro e/ou equipamentos nos assaltos (por exemplo, os celulares), perda total da moto, enfim, quando as vítimas ficam impossibilitadas de trabalhar por qualquer dessas situações. Mas, além disso, conforme será visto no item subsequente, muitos motociclistas profissionais, em especial os moto-taxistas, não têm condições financeiras de fazer seguros privados, seja contra roubos ou contra acidentes. Esta é mais uma condição própria do exercício da profissão, que faz parte de um conjunto de condições precárias nas quais trabalham os motociclistas profissionais, obrigando-os a buscar respostas muito particulares de enfrentamento e defesa. Não se pode esquecer que o principal diferencial prometido pelas categorias de trabalhadores em moto é a prestação do serviço de forma rápida. Os contratantes destes profissionais querem que seus corpos ou encomendas cheguem com rapidez aos destinos, sem contar adversidades nos trajetos. Sendo assim, o princípio de reciprocidade busca, também, manter a confiança dos contratantes no serviço.

A ampliação do princípio da reciprocidade entre motociclistas se dá, então, por meio de “obrigações” de assistência e defesa no ofício que solidificam a identidade profissional, diante das incertezas quanto à assistência nas adversidades. A reciprocidade responde, portanto, a uma contradição particular, própria desses profissionais. Como trabalhadores dotados de relativa autonomia, quando comparados a outras categorias que têm vínculos trabalhistas legalizados, de um lado, são livres para evitar laços fortes de dependência e submissão nas relações de trabalho e, de outro, permanecem inseguros quanto à assistência que podem receber, pois não estão resguardados por legislação específica.

A narrativa de um profissional, colhida na pesquisa de campo, ilustra bem o princípio da reciprocidade cultivado entre os motociclistas profissionais, ao sintetizar como se dá a divisão das tarefas solidárias entre os que estão presentes nos casos de acidentes. Relatou que os primeiros a chegar se preocupam em chamar o resgate para prestar socorro e isolar o local, a fim de prevenir maiores danos à vida do acidentado. Quando há outros condutores de

veículos envolvidos no acidente, alguns se ocupam em garantir que os envolvidos não fujam do local, principalmente se forem os culpados pela ocorrência. Caso aconteça a fuga, seguem o evadido até anotar a placa do seu veículo. Em alguns casos o seguem e obrigam a parar, impedindo que se desloque até a situação ser resolvida pelas autoridades competentes. Essas atitudes visam forçar o responsável pelo acidente a cobrir os gastos causados ao motociclista acidentado. Nos casos de roubos, a ajuda torna-se mais difícil e perigosa. Difícil porque os assaltos acontecem de maneira muito rápida, com motociclistas que transitam sozinhos em locais ermos, dificultando a perseguição ao assaltante. Perigosa porque seria uma atitude imprudente do perseguidor, por atentar contra sua própria vida, pois quase sempre os colegas são vítimas de assaltantes armados.

Por fim, cabe considerar mais alguns aspectos relativos ao reconhecimento e pertencimento profissional que reforçam o princípio da reciprocidade dos motociclistas profissionais diante das adversidades. Por constituírem categoria ampla de trabalhadores, subdividida em várias subcategorias, é possível perceber que o cumprimento do preceito de reciprocidade aumenta na proporção em que os grupos ficam mais restritos. Em outras palavras, as chances de cumprimento desse princípio ampliam-se na medida em que a convivência social entre os motociclistas é maior e se torna mais densa por meio da reciprocidade nas trocas cotidianas. Assim, cada uma das subcategorias de profissionais tende a ser mais solidária com os motociclistas especializados na prestação do mesmo serviço, do que com os motociclistas de serviços diferentes. Por exemplo, de maneira geral, os moto-fretistas tendem a ser mais solidários com seus iguais do que com os moto-taxistas.

Ao mesmo tempo, no caso específico dos moto-taxistas, sabe-se que há diferentes formas de estruturação, cada qual permitindo diferentes níveis de convívio social. Dentro da mesma subcategoria de motociclistas profissionais também podem ser verificados diferentes níveis de efetivação do princípio de reciprocidade profissional. De um lado, os moto-taxistas individuais estão menos sujeitos a receberem solidariedade diante de adversidades, pois não estabelecem laços sociais mais fortes com outros trabalhadores. De outro, os moto-taxistas vinculados a centrais particulares e também aqueles incluídos em sociedades por quotas estão mais propensos a auferirem solidariedade nas situações adversas. Sua convivência nos pontos e centrais lhes proporciona convívio social mais denso e a criação de laços sociais e afetivos mais fortes, que pesam de maneira muito positiva quando necessário. Assim, moto-taxistas da mesma central tendem a ser mais solidários entre si do que com os vinculados a outras.

Até aqui foi dada atenção a um princípio que, em maior ou menor grau, é compartilhado por todos os motociclistas, sejam amadores ou profissionais, mas as particularidades dos profissionais ficaram relativamente claras. A partir de agora, será dada ênfase às regras e normas tácitas criadas, aceitas e disseminadas em uma subcategoria específica de motociclistas profissionais, os moto-taxistas de Uberlândia.

Em Uberlândia, principalmente por não ser uma atividade regulamentada, o moto-taxismo não pode ser considerado um mercado de trabalho fechado, pois qualquer proprietário de motocicleta pode começar a prestar o serviço individualmente, vincular-se a uma central particular ou até mesmo adquirir quota de alguma sociedade. No entanto, no âmbito das relações dos próprios profissionais, foram criadas algumas regras e normas do ofício, que devem ser respeitadas por todos aqueles que se dedicam à prestação do serviço, inclusive pelos novos moto-taxistas.

De início serão abordadas duas regras que buscam organizar a prestação do serviço no município. Trata-se, respectivamente, das regras do “monopólio do ponto” e do “sistema de lista”. Tanto uma como a outra buscam normatizar o privilégio que uns têm sobre a prestação do serviço de transporte de pessoas e cargas pequenas; enquanto a primeira define qual central ou ponto tem a vantagem de prestar o serviço em determinados espaços, a segunda define qual trabalhador da central ou sociedade tem a preferência para efetivar tal serviço. A primeira é uma regra externa, que se aplica a todos os moto-taxistas da cidade, ao passo que a segunda é uma norma interna e, embora seja recorrente em todas as centrais e sociedades da cidade, aplica-se apenas aos moto-taxistas vinculados a centrais ou sociedades em que cada uma das *listas* se encontra. Por fim será abordada uma terceira regra, a saber, o “gancho”.

Neste sentido, o “monopólio do ponto” configura-se como uma importante norma para organização e funcionamento do moto-taxismo überlandense. De acordo com esta regra, nenhuma nova central ou ponto pode se instalar em locais que já tenham outras centrais ou pontos estabelecidos e em funcionamento. Da mesma forma, nenhum moto-taxista, seja ele individual, vinculado a central particular ou associado à sociedade por quota, pode oferecer o serviço de moto-táxi nas imediações de centrais ou pontos que já estejam reconhecidamente colocados em seus locais de funcionamento. Em suma, trata-se de uma regra protecionista, que garante o *monopólio* na realização da atividade àqueles que já obtiveram o reconhecimento social de prestadores do serviço de moto-táxi nos espaços onde se encontram. O “monopólio do ponto” constitui-se, então, como uma regra que busca organizar a

disposição espacial dos moto-taxistas no espaço urbano, ao normatizar o oferecimento do serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas à população em geral, buscando evitar disputas entre os moto-taxistas de centrais ou pontos diferentes.

Entretanto, uma questão se faz notar neste momento: como definir qual grupo de moto-taxistas terá o “monopólio” da prestação do serviço nos espaços urbanos, uma vez que alguns destes espaços são públicos (qualquer pessoa pode usufruir) e outros privados (podem ser destinados a qualquer finalidade desejada pelo seu proprietário)?

Conforme explicitado ao introduzir o assunto das sociedades por quotas, os primeiros moto-taxistas überlandenses tiveram a oportunidade de escolher os locais públicos e/ou privados em que iriam oferecer seu serviço. Além do maior número de opções, tal pioneirismo e empreendedorismo também proporcionaram a estes trabalhadores certo reconhecimento social, principalmente depois que a atividade obteve aceitação popular e começou a se ampliar na cidade. Este reconhecimento social, por sua vez, foi o responsável por garantir a estes trabalhadores o “direito” de monopolizar a atividade nos espaços públicos e/ou privados que escolheram para trabalhar. Uma clara evidência da forte relação dos grupos de moto-taxistas com os equipamentos urbanos que se encontram próximos são os nomes das centrais/pontos e a designação popular que receberam. Na maioria das vezes os nomes de fachada (nome fantasia) das centrais de moto-táxi correspondem aos nomes ou designações dos principais equipamentos urbanos que circundam o estabelecimento, tais como: “Moto-Táxi Rodoviária”, uma sociedade por quota localizada nas imediações do Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco (rodoviária de Uberlândia); “Moto-Táxi Central”, localizado no centro de Uberlândia, nos arredores do Terminal Central; “Moto-Táxi Ok”, nas adjacências do Shopping Ok, um dos mais famosos camelódromos de Uberlândia; “Moto Táxi Uai Tibery”, um estabelecimento comercial voltado para o transporte de pessoas e cargas pequenas nas cercanias da Unidade de Atendimento Integrado (UAI) do bairro Tibery. Outras vezes os nomes fantasia não são os mais utilizados pela população quando se referem à central, que os relaciona mais com os equipamentos urbanos circundantes do que com o nome oficial, como por exemplo: “Moto-Táxi Cristal”, que apesar do nome é reconhecido como “moto-táxi do lado da UFU” ou “moto-táxi de frente à Câmara”; “Pontual Moto-Táxi”, que mesmo com este nome é mais conhecido como “moto-táxi do shopping”, já que possui dois pontos próximos às saídas do Center Shopping de Uberlândia.

Dessa maneira, se em um primeiro instante a “posse” da localidade era garantida pelo simples princípio da ordem de chegada, com a consolidação da atividade no município e o posterior crescimento no número de prestadores deste serviço, tornou-se necessário uma norma mais elaborada para garantir a exclusividade nas imediações das centrais e pontos já estabelecidos. Foi a partir desse momento que o reconhecimento social tornou-se fundamental para legitimar a regra do “monopólio do ponto”.

Esta constatação remete a um texto clássico da Antropologia: “A Eficácia Simbólica”¹⁹⁴. Neste artigo, Lévi-Strauss (1996) descreve um rito utilizado para auxiliar em um parto com complicações. No ritual, pelo seu canto e por toda uma teatralização, um xamã conclama a ajuda de entes sobrenaturais, que simbolicamente adentram ao corpo da parturiente para auxiliar no nascimento da criança. Um dos principais objetivos do autor neste texto é demonstrar como os mitos e ritos (símbolos) podem ser eficazes para solucionar problemas “reais”, tais como doenças. Para tanto, Lévi-Strauss demonstra que, para que a cura ocorra por meio dos rituais, é necessária a ocorrência de três fatores: a) o paciente deve acreditar nas técnicas rituais utilizadas; b) o xamã precisa acreditar no poder de cura da magia que domina; c) a sociedade deve acreditar no sistema simbólico utilizado no processo de cura. Caso algum destes fatores não seja verificado durante o processo, a cura pode não ocorrer.

Dessa maneira, é possível fazer um paralelo entre este texto clássico de Lévi-Strauss e a importância do reconhecimento social para a legitimação da regra do “monopólio do ponto”. Assim como no processo de cura xamânico, é necessário que, além daqueles atores envolvidos (pacientes e xamã), o público presente também reconheça e acredite na eficácia dos ritos para a efetivação da cura. Para que houvesse a “autentificação” da regra “monopólio do ponto” foi necessário que, além daquelas pessoas ligadas à atividade (moto-taxistas e passageiros), a sociedade também reconhecesse o *monopólio* adquirido por alguns grupos de moto-taxistas no uso de espaços públicos e/ou privados para fins de transportes por motocicleta. Caso o conhecimento do privilégio nas abordagens de algum ponto ou central de moto-táxi ficasse restrito apenas aos moto-taxistas e usuários do serviço naquele espaço, o seu monopólio poderia ser questionado por outros atores sociais ou instituições¹⁹⁵. Mas na medida

¹⁹⁴ LÉVI-STRAUSS, Claude. A Eficácia Simbólica. **Antropologia Estrutural**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1996. p. 215-236.

¹⁹⁵ Centrais ou moto-taxistas individuais poderiam alegar que prestavam o serviço naquela localidade anteriormente; instituições públicas poderiam alegar que a posição geográfica do ponto atrapalha o fluxo de veículos, por exemplo.

em que a sociedade reconhece a sua existência e o grupo passa a compor parte integrante da paisagem urbana onde está inserido, torna-se mais difícil contestar o monopólio na prestação do serviço naquele ambiente.

Embora o “reconhecimento social” traga relativa estabilidade para as centrais e ponto, refutações ao monopólio do ponto podem ocorrer eventualmente, sobretudo por instituições e órgãos públicos. Diante da ausência de um “reconhecimento jurídico” para a atividade e a definição de direitos e deveres previstos em regulamento específico, é o “reconhecimento social” que ratifica o monopólio do ponto como regra tácita de organização para o moto-taxismo. Dessa maneira, a principal fonte de contestações as regras e normas tácitas, como o monopólio do ponto, é o caráter informal da atividade em Uberlândia.

Uma vez instituída, ainda que de maneira tácita, esta norma tem sido bastante eficiente em organizar o moto-taxismo no município de Uberlândia – MG. Exemplos da boa funcionalidade da regra é a maneira como ela é aplicada e respeitada em dois locais distintos: nas proximidades do Center Shopping e na região central da cidade. O primeiro caso é um exemplo mais típico e ilustrativo, exatamente por resguardar aos moto-taxistas vinculados a uma central particular que possui dois pontos nas saídas do Center Shopping¹⁹⁶ o privilégio de ser a única apta a prestar o serviço de moto-táxi nas imediações do centro de compras. Apesar dos moto-taxistas desta central utilizarem estacionamentos públicos enquanto aguardam as corridas, eles afirmaram não ter grandes dificuldades para garantir o monopólio na prestação do serviço nas redondezas do shopping. De acordo com os relatos, a principal atribuição ao respeito à regra neste espaço é a assimilação da norma do “monopólio do ponto”.

Apesar de menos típico, outro exemplo de aplicabilidade e respeito a esta regra também merece atenção por ocorrer na região central da cidade, um ambiente conhecido por concentrar vários pontos e centrais de moto-táxi. A grande oferta do serviço neste setor da cidade se deve, sobretudo, a dois fatos: a) a ampla demanda por transportes para a região, já que ela concentra muitos serviços (casas de show, hospitais, fórum, escolas, bancos, dentre outros) e também muitos estabelecimentos comerciais (camelódromos, supermercados, lojas de departamento, lojas de móveis e eletrodomésticos, dentre outros), atraindo grande parcela da população para consumir produtos e serviços, ou para trabalhar nos estabelecimentos; b) a relativa facilidade de deslocamento nos sentidos centro-bairros, uma vez que as vias urbanas

¹⁹⁶ Pontual Moto-Táxi.

tendem a favorecer o fluxo de veículos que se dirigem dos bairros para o centro, permitindo que os moto-taxistas utilizem o trajeto inverso para atender um maior número de localidades.

Estas características *sui generis* possibilitam que se encontrem, em um único quarteirão na região central de Uberlândia, dois ou talvez três pontos/centrais diferentes de moto-táxi. E, por mais que a demanda pelo serviço seja relativamente alta nesta faixa da cidade, devido à proximidade, se não existisse uma regra como o “monopólio do ponto”, na certa haveria conflitos entre os moto-taxistas, por conta da disputa por clientes. Durante a pesquisa de campo, foi possível verificar que a regra que garante o monopólio na oferta do serviço nas imediações de centrais já estabelecidas demarca de maneira satisfatória os espaços de monopólio e evita a ocorrência de conflitos entre os moto-taxistas.

Várias situações presenciadas durante as visitas a campo comprovam esta aplicabilidade e eficiência da regra “monopólio do ponto” na faixa central de Uberlândia. Em frente a uma das saídas do Terminal Central de Uberlândia e nas proximidades de um dos principais shoppings populares da cidade (Shopping Ok – camelódromo) encontram-se dois pontos de moto-táxi, separados por não mais de 10 (dez) metros de distância entre um e outro. Em uma das visitas a campo, enquanto era realizada uma conversa com os moto-taxistas de uma sociedade por quota intransferível que possui ponto no local¹⁹⁷, aproximou-se dos trabalhadores um homem para fazer o orçamento de uma viagem. Ao ser informado sobre a tarifa que seria cobrada para levá-lo até o local requisitado, o cliente em potencial considerou alto o preço pedido e preferiu não contratar o serviço.

Durante toda a conversa era possível perceber o empenho dos moto-taxistas da central vizinha¹⁹⁸ em verificar se seria firmado um acordo entre o solicitante e o moto-taxista que negociava o preço do serviço. Este interesse era bastante perceptível, uma vez que eles não disfarçavam suas atitudes, principalmente quando interrompiam os assuntos entre eles para tentar ouvir a negociação, e também quando “esticavam” os pescoços e direcionavam os olhares em direção ao ponto vizinho para ver se o acordo seria consolidado. Após perceberem que a negociação não se concretizou de maneira positiva, já que o homem que estava negociando com o moto-taxista se retirou a pé do local visivelmente descontente com o valor orçado, ele foi abordado pelos moto-taxistas da central ao lado.

¹⁹⁷ Central Moto-Táxi.

¹⁹⁸ Moto-Táxi Ok.

Interessante foi que, enquanto a situação se desenrolava, eu observava em um canto, pois preferi me retirar da conversa e observar a negociação um pouco mais distante, para não atrapalhar o serviço. E, depois que o primeiro acordo não se efetivou, eu me aproximei novamente, no exato momento em que o solicitante do serviço era abordado pelos trabalhadores do ponto vizinho. Então, sem que eu perguntasse qualquer coisa, um dos moto-taxistas, talvez até interpretando a minha sensação de que poderia estar ocorrendo uma prática antiética, principalmente pela pouca cerimônia que os seus vizinhos tiveram em observar o desenrolar da negociação e também ao abordar aos gritos e assobios o homem, logo após a recusa, me disse que não havia nada de errado naquela situação. De acordo com ele, a interpelação pelos outros moto-taxistas não poderia ocorrer caso o cliente em potencial estivesse claramente caminhando em direção a outro ponto. Além disso, também não poderia ser realizada enquanto a negociação ainda estivesse em andamento. Se a abordagem acontecesse em uma destas circunstâncias, poderia haver conflitos entre os moto-taxistas. Como não se deu nestas situações, mas enquanto o cliente em potencial seguia na direção oposta à central, não sendo bem sucedido no primeiro ponto, eles estariam “liberados” para abordar o homem e tentar entrar em um acordo com ele.

Além de confirmar como a regra “monopólio do ponto” é respeitada na região central de Uberlândia, a situação descrita comprova a existência de fronteiras invisíveis que demarcam os espaços em que cada central/ponto tem o privilégio na prestação do serviço de moto-táxi. Deixa evidente ainda que, uma vez que o cliente rompe essas fronteiras sem entrar em acordo com os moto-taxistas que monopolizam a atividade ali, eles podem entrar em dois tipos de espaços: a) zonas livres: espaços em que a atividade não é monopolizada por nenhum ponto/central, onde qualquer moto-taxista pode disputar a conquista do cliente; b) zonas monopolizadas por outros pontos/centrais: sobretudo nas regiões centrais da cidade, onde se encontram pontos/centrais próximos uns dos outros.

Embora os exemplos demonstrem situações em que a regra do “monopólio do ponto” cumpre bem a sua função de demarcar as fronteiras onde cada central ou ponto tem o *monopólio* na prestação do serviço de moto-táxi, é preciso destacar situações em que esta regra não consegue evitar disputas e conflitos entre os moto-taxistas de centrais distintas.

Um evento descrito pelos moto-taxistas de uma sociedade por quotas, tradicional de Uberlândia, localizada nas proximidades do Terminal Rodoviário Presidente Castelo

Branco¹⁹⁹, descreve bem a situação em que o “monopólio do ponto” não conseguiu evitar conflitos entre trabalhadores. A central em questão tem seu ponto estabelecido na Praça da Bíblia, aproveitando o intenso fluxo de pessoas que chegam à cidade pelo terminal rodoviário, sem meios de transporte particulares para os seus destinos finais, vão até a praça para aguardar o ônibus coletivo, que sai a cada 15 (quinze) minutos. Devido a esta particularidade, trata-se de um ponto situado em local estratégico para a atividade, sendo resguardado pela regra do “monopólio do ponto”, que não permite a nenhuma outra central se instalar nas suas proximidades e nem que outros moto-taxistas trabalhem naquelas redondezas.

No entanto, os quotistas da central localizada nas adjacências da rodoviária relataram casos de descumprimento da norma do “monopólio do ponto”, que resultaram em desentendimento e conflitos. Uma situação recorrente foram os casos em que os moto-taxistas vinculados a outras centrais traziam clientes até a rodoviária, mas após os passageiros desembarcarem de suas motocicletas continuavam estacionados em frente ao terminal rodoviário, oferecendo o serviço de transporte para outras pessoas no local. Com esta atitude, estes moto-taxistas continuavam exercendo a atividade dentro dos limites fronteiriços reservados aos que possuem ponto estabelecido na Praça da Bíblia, em uma clara prática de transgressão a regra “nativa”. Os quotistas explicavam que nada impede que moto-taxistas de centrais ou pontos espalhados pela cidade levem seus clientes até o terminal rodoviário, mas depois de encerrada a corrida, eles não podem permanecer no local oferecendo o serviço.

A explicação para a recorrência desta prática se deve à localização do terminal rodoviário. Como a cidade conta com apenas uma rodoviária, todas as pessoas que desejam sair do município utilizando transporte terrestre coletivo (ônibus) precisam se dirigir a ela para realizar o embarque. Mas, dependendo do local em que a pessoa se encontra, o caminho até o terminal rodoviário pode ser bastante longo. Itinerários mais longos implicam maiores valores cobrados pelos moto-taxistas, ou seja, caso uma pessoa que está distante da rodoviária deseje contratar o moto-táxi para se dirigir ao terminal rodoviário, a tarifa cobrada pelo serviço será mais alta (mais “salgada”, de acordo com os relatos colhidos), pois o moto-taxista repassará ao cliente os gastos exigidos – tempo gasto, desgaste dos equipamentos, combustível, dentre outros. Mesmo repassando estes gastos ao contratante, é interessante para o moto-taxista voltar para a sua central com outro passageiro, já que a circulação sem cliente

¹⁹⁹ Moto-Táxi Rodoviária.

implica, senão prejuízo, menor rendimento. Por isso, em determinados casos, alguns moto-taxistas transgridem a regra do “monopólio do ponto” para aumentar a sua renda.

Por se tratar de uma regra “nativa”, diante do seu descumprimento, cabe aos moto-taxistas prejudicados cuidar para que a norma volte a ser cumprida. Visando este fim, várias são as medidas tomadas. A mais comum é fazer o moto-taxista “intruso” perceber que a sua permanência irregular foi notada, esperando que ele abandone o espaço para evitar consequências mais drásticas. Entretanto, se mesmo depois de ter a sua presença observada o moto-taxista “intruso” não deixar de oferecer o serviço no local, medidas mais radicais podem ser adotadas pelos moto-taxistas lesados. Estas medidas vão desde agressões verbais e físicas, até a denúncia a órgãos públicos de segurança e fiscalização.

Neste momento uma questão se coloca: se o “monopólio do ponto” é uma norma que não está prevista em nenhum código judicial, mas constitui-se como uma regra “nativa” desenvolvida na realização cotidiana da profissão, como órgãos públicos, como a Polícia Militar ou a SETTRAN, podem garantir a sua aplicação efetiva? A resposta para esta pergunta é simples: os moto-taxistas manipulam as leis existentes a seu favor, utilizando regulamentos legalmente instituídos para garantir a aplicabilidade das regras e normas “nativas”, no caso o “monopólio do ponto”. Uma situação que exemplifica a manipulação das leis foi relatada por um moto-taxista quotista da central que se encontra nas proximidades do terminal rodoviário. Ele relatou que certo dia, depois de levar um passageiro até a rodoviária, um moto-taxista permaneceu estacionado em frente à área de guichês de venda de passagens, oferecendo o seu serviço às pessoas que circulavam pelo local, numa clara transgressão à regra de “monopólio do ponto”. Diante da situação, os moto-taxistas associados à central que “por direito” é a única a realizar a atividade no local, fizeram uma denúncia telefônica para a Polícia Militar, que apreendeu a motocicleta do moto-taxista “intruso”, por estar estacionada em local proibido, de acordo com o Artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2008)²⁰⁰, uma vez que, conforme sinalização horizontal, não é permitido estacionar naquele lugar, a não ser o tempo necessário para embarque e desembarque de passageiros e cargas. Percebe-se, assim, a maneira como os moto-taxistas manipulam as leis a seu favor, pois conseguem fazer com que a Polícia Militar ou mesmo outros órgãos fiscalizadores, tais como a SETTRAN,

²⁰⁰ Art. 181. (Proíbe) Estacionar o veículo: XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto; XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado): (BRASIL, 2008)

garantam a aplicação das regras e normas socialmente criadas por eles no dia-a-dia da profissão, embora o moto-taxismo não seja uma profissão regularizada, açãoando sempre que possível e necessário as regras criadas legalmente e judicialmente impostas pelo poder público.

Depois de abordar o “monopólio do ponto”, torna-se necessário delinear também as principais características de outra regra tácita na organização do serviço de moto-táxi no município: o “sistema de lista”. Conforme foi mencionado, trata-se de uma norma interna que, embora seja recorrente em todas as centrais e sociedades de moto-táxi, cada *lista* é válida somente para os moto-taxistas das centrais onde ela se encontra. O sistema tem por objetivo definir qual moto-taxista terá a preferência para efetivar o serviço de transporte de passageiros e pequenas cargas, sendo, portanto, um privilégio transitório, pois sempre que efetivado por um moto-taxista ele é transferido ao trabalhador cujo nome seja o próximo da lista. Além disso, apesar de apresentar sempre o mesmo princípio de funcionamento, ela pode se manifestar de maneira distinta (estacionamento, folha de papel, lista mental). E, também, apresenta algumas circunstâncias específicas em que ela não se aplica, conforme será demonstrado.

No início do ano de 2008, eu morava em uma cidade distante aproximadamente 60 quilômetros de Uberlândia. Aos dezessete anos, fui aprovado no vestibular para o curso de Ciências Sociais na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Precisei pegar um ônibus e me dirigir, pela primeira vez sem nenhuma companhia, até Uberlândia, para fazer a minha matrícula na universidade. Lembro que, ao desembarcar no terminal rodoviário e ir me dirigindo até o ponto de ônibus urbano, fui surpreendido por um grupo de moto-taxistas que me ofereceram o serviço de transporte. Naquele momento, fiquei bastante assustado com as estratégias utilizadas por aqueles trabalhadores para tentar vender os seus serviços e não entendi muito bem o que estava acontecendo. Com o passar do tempo, comecei a frequentar mais aquele ambiente, já que visitava com frequência os familiares na minha cidade natal, utilizando transporte coletivo terrestre para ir e voltar. Apesar do maior tempo naquele espaço ter me habituado com as táticas de abordagem utilizadas pelos moto-taxistas, naquele momento, eu ainda não conseguia visualizar nenhum princípio regulador da atividade no local. No meu “olhar” leigo ou, no máximo, de uma pessoa que estava sendo introduzida nas técnicas e métodos de investigação das Ciências Sociais, eu especulava que as estratégias de abordagens utilizadas (gritos, assobios, caminhada rápida em direção ao transeunte, dentre

outros) eram evidências de que conquistava o cliente aquele moto-taxista que conseguisse identificar, em meio à multidão, os transeuntes que poderiam contratar o serviço, e que se mostrassem eficientes na negociação e venda do mesmo.

Depois das experiências que tive como expectador do moto-taxismo na Praça da Bíblia (proximidades da rodoviária), tive a oportunidade de retornar como pesquisador, para investigar o moto-táxi naquele espaço público. O *paper* obtido naquela ocasião, como requisito para conclusão de uma disciplina optativa²⁰¹ foi o germe de um estudo mais apurado, que culminou com a redação de uma monografia de conclusão de curso²⁰². A partir desse momento, lancei um olhar mais apurado e treinado sobre este fenômeno, e os acontecimentos começaram a se encaixar. A “desorganização” e o “caos” começaram a fazer sentido. Foi então que eu comecei a perceber que estava identificando os princípios reguladores da atividade no local. O “sistema de lista” foi uma das primeiras regras elucidadas no decorrer das minhas pesquisas na Praça da Bíblia.

Contudo, quando a pesquisa foi ampliada para atender aos novos objetivos delineados em um projeto de pesquisa de mestrado, foi possível perceber que se tratava de uma regra generalizada, aplicada em todas as centrais de moto-táxi da cidade. Com a observação mais alinhada, ficou entendido que este sistema também é utilizado por profissionais pertencentes a outras modalidades de transportes, tal como o táxi, conforme será visto à frente.

Violato e Waisman (2005), ao estudar o moto-taxismo em Lins – SP, verificaram as diferentes maneiras como o serviço pode ser requisitado por um cliente. Os autores perceberam que o usuário pode buscar o serviço em “agências espalhadas pela cidade, ou ao caminhar identifica um moto-taxista sem passageiro e dá sinal de parada ou simplesmente telefona pedindo que uma moto se dirija ao endereço a ser determinado” (VIOLATO, WAISMAN, 2005, p. 03). Excetuando-se o segundo caso, em que a contratação do serviço se dá ao acaso, já que nada garante que um moto-taxista irá transitar sem passageiro pela via em que se encontra uma pessoa que precisa do serviço, nos outros dois casos há um princípio regulador que informa qual moto-taxista terá a oportunidade de atender o cliente que se dirigiu pessoalmente ao ponto/central ou telefonou em busca de uma motocicleta para transporte. Trata-se do sistema de lista.

²⁰¹ Sociologia do Cotidiano, oferecida pela Profª. Drª. Mônica Chaves Abdala no curso de graduação de Ciências Sociais na Universidade Federal de Uberlândia (UFU), no segundo semestre de 2011.

²⁰² Melo (2012).

Mas é interessante destacar primeiro que, apesar de ser chamado de “lista” pelos mototaxistas überlandenses, essa regra pode receber denominações distintas em outras regiões brasileiras, ainda que se trate, na prática, do mesmo sistema. Conforme destacado por Barreto, em Irecê –BA a regra recebe a designação de “moto da vez”: “[A] ‘chamada’ do cliente que era feita pelo colega mais próximo ao telefone, ou da secretária que encaminhava a chamada ao mototaxista no topo da lista - ‘moto da vez’.” (BARRETO, 2010, p. 5). Já em Macapá – AP a regra é conhecida como funcionamento “por vez”, conforme demonstra o fragmento a seguir: “no ponto, os moto-taxistas se organizam de forma que o primeiro que chega ao ponto é o primeiro na fila para realizar o transporte de um passageiro. É o que eles chamam de funcionamento ‘por vez’”. (SOUSA *et al*, 2008, p. 8)

Independente da terminologia utilizada trata-se da mesma regra, com a mesma lógica de funcionamento e finalidades. A sua existência, entretanto, sofre variações: pode ser verificada tanto fisicamente, materializada em folhas de papel (BARRETO, 2010) ou até mesmo visível no ordenamento de estacionamento das motocicletas, mas também pode se tratar de uma construção mental, em que cada moto-taxista elabora no seu pensamento a sequência da prioridade nas abordagens/chamadas (SOUSA *et al*, 2008). Nas centrais e pontos de moto-táxi em Uberlândia podem ser encontrados todos estes tipos de listas.

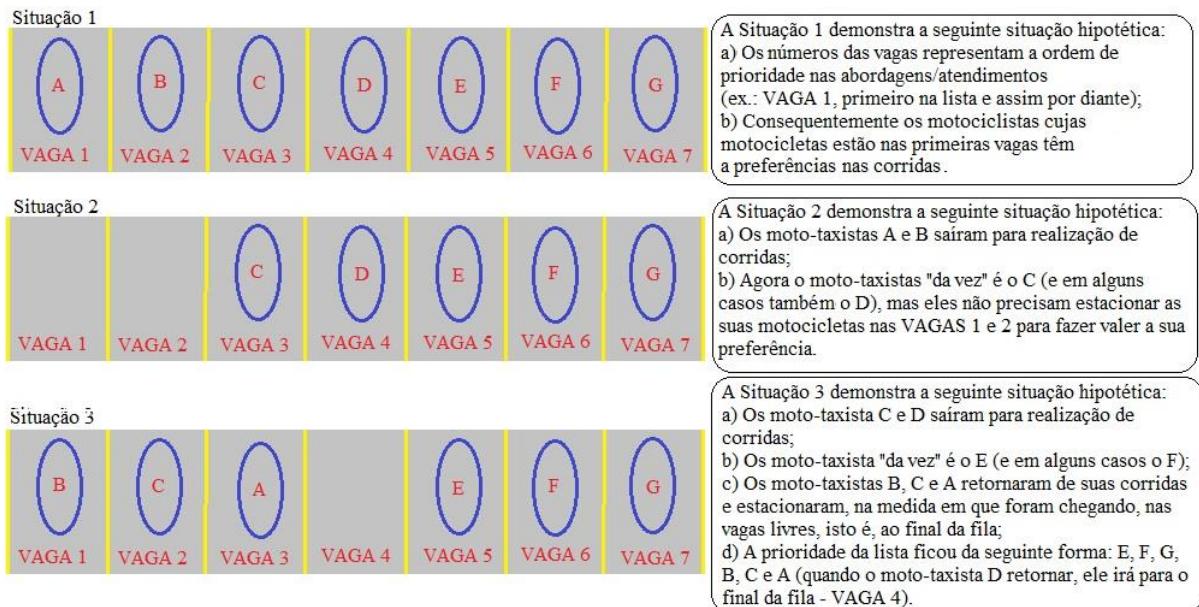
Talvez uma das primeiras formas de lista utilizada na atividade em Uberlândia seja aquela formada no estacionamento. Trata-se de uma influência clara do taxismo, já que ambas as atividades quase sempre dividem os mesmos espaços, facilitando a troca de influências²⁰³. Os táxis operam seguindo este sistema de lista, principalmente nos equipamentos urbanos como terminais rodoviários, aeroportos, praças, dentre outros. Nestes locais, há em geral uma via de uso exclusivo para que os automóveis estacionem na sequência em que chegam ao local, sem atrapalhar o fluxo de veículos normais. Os taxistas que se encontram mais à frente na fila formada na via privativa têm a preferência para atender os primeiros clientes que vão pessoalmente ao ponto ou pedem o serviço por telefone. Na medida em que os primeiros taxistas saem para realizar corridas, aqueles estacionados logo atrás andam com seus veículos em direção ao final da rua exclusiva, dando lugar para os que chegam posteriormente

²⁰³ Apesar de apresentarem um público consumidor distinto, é comum encontrar taxistas e moto-taxistas dividindo os mesmos espaços. Tanto taxistas como moto-taxistas preferem estabelecer pontos e locais com grande circulação de pessoas, próximos de equipamentos urbanos importantes (rodoviárias, aeroportos, prefeitura, estabelecimentos comerciais), com acesso facilitado às principais vias da cidade, dentre outros.

estacionarem nas posições iniciais da via. Isto é, o próprio movimento dos carros na via de uso exclusivo caracteriza uma grande lista de preferência.

No início da atividade em Uberlândia, este movimento foi adaptado ao moto-taxismo. Portanto, por mais que no moto-táxi os princípios fossem os mesmos, ele apresentava uma característica bastante peculiar: a sequência de estacionamentos das motocicletas, não necessariamente, indica a ordem correta da preferência nas abordagens e atendimento das chamadas. Esta mudança se deu, entre outros fatores, para evitar o desgaste de energia dos moto-taxistas, uma vez que é muito trabalhoso e cansativo deslocar a motocicleta toda vez que um colega saia para realizar uma corrida. No caso do automóvel, basta o motorista desengatar o carro, soltar o freio de mão e empurrar o carro, sem nem mesmo ligá-lo, para andar uma vaga e parar mais à frente na fila. Já para as motocicletas a manobra é mais complicada, pois elas são estacionadas mais próximas uma das outras, com a roda traseira encostada na calçada e o seu guidão não favorece manobras curtas com o motor desligado. Portanto, no caso do moto-taxismo, em vez das motocicletas andarem no sentido das vagas que indicam prioridade, são as vagas prioritárias que acompanham as motocicletas “da vez”. A figura abaixo exemplifica melhor a situação:

FIGURA 02 – Dinâmicas hipotéticas acerca do funcionamento do “Sistema de Lista” no estacionamento



Fonte: (Org.) Dener Jesus Freitas de Melo

Este formato de lista, no entanto, depende de um mecanismo muito elaborado, porque demanda um estacionamento amplo e seguro. Por isso ele foi aplicado, sobretudo, nos primórdios da atividade no município de Uberlândia; neste período as primeiras centrais que surgiram dispunham de infraestrutura mais completa, muitas contando inclusive com estacionamentos próprios. Além disso, nos pontos ou centrais que não contavam com estacionamento privativo, os veículos podiam com facilidade parar em estacionamentos públicos, uma vez que naquele momento já existiam vagas destinadas a uso exclusivo de motocicletas e a frota deste modal de transporte ainda não era tão grande como atualmente (ou seja, havia muitas vagas em estacionamentos públicos para poucas motocicletas).

No entanto, este cenário foi alterado na medida em que o moto-taxismo se consolidou e ampliou na cidade. Com a popularização cada vez maior da motocicleta, houve uma explosão no número de centrais de moto-táxi no município, mas nem sempre os novos estabelecimentos apresentavam boa infraestrutura para a prestação do serviço, sobretudo no que se refere à oferta de estacionamentos particulares. Por outro lado, a maior popularização do veículo também provocou a falta de vagas nos estacionamentos públicos para o crescente número de motocicletas, fazendo com que os moto-taxistas que utilizavam estas vagas tivessem menor “autoridade” no uso das mesmas.

Embora não tenham se extinguido as listas formadas no estacionamento, já que elas continuam a existir em várias centrais e pontos de moto-táxi überlandenses, esta nova conjuntura favoreceu a aplicação de um mecanismo alternativo para o funcionamento do

sistema de lista: lista materializada em folhas de papel. Esta construção tornou-se, desde então, a manifestação mais comum do sistema de lista. Trata-se de um mecanismo bem simples, quando comparado às listas formadas em estacionamentos, pois requer apenas caneta, papel e em alguns casos uma prancheta ou qualquer outro objeto que funcione como apoio para escrita. Este mecanismo, em geral, é afixado em um local bem visível e de fácil acesso, ao mesmo tempo em que esteja protegido de furtos e das intempéries do clima. O seu funcionamento se dá da seguinte maneira: toda vez que um moto-taxista chega ao ponto ou central em que é associado ou vinculado, ele assina seu nome no final da lista. O moto-taxista cujo nome se encontra no topo da lista é o trabalhador que tem a preferência na abordagem dos clientes que circulam pelas redondezas do ponto ou no atendimento das próximas chamadas por telefone. Na situação específica das centrais que privilegiam a abordagem pessoal como forma mais eficaz de vender o serviço, os dois primeiros da lista ficam mais à frente do grupo, para oferecer o serviço aos transeuntes – ou seja, o privilégio não se restringe ao moto-taxista cujo nome está em primeiro lugar na lista, mas o segundo nome também compartilha desta vantagem. Sendo assim, na medida em que o primeiro (e em alguns casos o segundo) da lista consegue(m) corrida, o(s) seu(s) nome(s) é (são) riscado(s) e o(s) próximo(s) nome(s) passa(m) a ter preferência na abordagem e/ou nas chamadas por telefone, e assim por diante. A figura a seguir exemplifica algumas dinâmicas do funcionamento da lista em folha de papel²⁰⁴.

FIGURA 03 – Dinâmicas hipotéticas acerca do funcionamento do “Sistema de Lista” na folha de papel

²⁰⁴ Os nomes utilizados no exemplo são meramente ilustrativos e foram escolhidos de maneira pouco convencional. Quando estava elaborando a figura a minha avó chegou em minha casa e, enquanto conversávamos, eu pedi para que citasse dez nomes. Então ela me disse o nome dos doze apóstolos de Cristo, de acordo com a Bíblia Sagrada da Igreja Católica Apostólica Romana. Como havia nomes repetidos, eu decidi usar apenas dez dos nomes citados.

Lista A	Lista B
André Bartolomeu Tiago João Judas Mateus Filipe Pedro	André Bartolomeu Tiago João Judas Mateus Filipe Pedro Simão Tomé André

A Lista A apresenta uma situação hipotética em que:
 a) André e Bartolomeu saíram para realizar corridas e tiveram os seus nomes riscados;
 b) Tiago (e em alguns casos João) são os moto-taxistas "da vez";
 c) Os demais devem esperar a lista "correr" para ter a preferência.

A Lista B apresenta uma situação hipotética em que:
 a) Bartolomeu, Tiago e João saíram para realizar corridas e tiveram os seus nomes riscados;
 b) Judas (e em alguns casos Mateus) são os moto-taxistas "da vez";
 c) Simão, Tomé e André (este último riscado no início desta lista), retornaram da corrida e escreveram os seus nomes no fim da lista.

Fonte: (Org.) Dener Jesus Freitas de Melo

Por fim, há também um terceiro modelo de lista: listas mentais. Ao contrário das listas materializadas em folhas de papel ou em estacionamentos, as listas mentais não apresentam uma manifestação concreta, pois existem apenas na memória de cada um dos moto-taxistas. Assim, quando o trabalhador estaciona no ponto/central, ele deve conferir visualmente todos os que já se encontram no local, fazendo uma lista metafísica na sua memória e marcando assim a sua posição na sequência de preferência.

Conforme observam Sousa *et al* (2008, p. 8), neste sistema de lista, conhecer ou pelo menos conseguir identificar quem frequenta o ponto ou central é de suma importância para controlar a prioridade, uma vez que é a partir deste conhecimento e/ou identificação que a lista mental é formada e a posição de cada moto-taxista é demarcada. Devido a esta exigência básica, ao contrário das listas materializadas (folhas de papel e estacionamentos) encontradas nas centrais/pontos de maior porte, as listas mentais são, via de regra, verificadas nas centrais/pontos de menor capacidade. Isto acontece porque as centrais ou pontos maiores tendem a concentrar maior número de trabalhadores exercendo simultaneamente a atividade, de maneira que não é possível exigir dos moto-taxistas a memorização correta de todos aqueles que chegaram antes dele no local. Portanto, nas centrais maiores este sistema pode não ser funcional e, em vez de organizar a atividade, pode gerar transtornos e conflitos, sobretudo porque, devido ao grande número de componentes, os trabalhadores podem não identificar corretamente todos os que estavam a sua frente e marcar de maneira errada a sua posição na fila.

Para evitar transtornos e conflitos, uma prática recorrente entre os moto-taxistas é socializar a construção da lista mental por meio das conversas em grupo. Sempre que um

novo trabalhador estaciona no ponto ou na central ele faz a leitura visual de quem está à sua frente e confirma com os colegas que já se encontram no ponto a sua posição na lista. Assim, por mais que a lista seja uma construção mental individual, ela também é social, na medida em que é necessária a confirmação e ratificação dos membros do grupo, antes da demarcação de posição final do moto-taxista recém chegado.

Entretanto, é preciso destacar algumas circunstâncias em que o sistema de lista deixa de gerir a sequência de abordagens e atendimentos dos moto-taxistas. Durante as pesquisas de campo foi possível identificar duas situações em que o sistema de lista deixa de valer, permitindo aos moto-taxistas que estejam em posições inferiores na lista a oportunidade de oferecer o serviço de maneira pessoal ou até mesmo atender chamadas e/ou pedidos de corrida sem ser o(s) moto-taxista(s) “da vez”. A primeira delas trata-se de uma circunstância recorrente em todas as centrais pesquisadas: quando o solicitante do serviço já é “cliente cativo” de algum moto-taxista. A segunda situação foi verificada em apenas algumas centrais e pontos da cidade: trata-se da definição, no ponto/central, de um pequeno espaço onde o sistema de lista é válido, sendo que nos demais lugares ele deixa de ser seguido.

De acordo com os relatos dos próprios moto-taxistas, os primeiros prestadores do serviço de moto-táxi no município de Uberlândia–MG apareceram por volta do ano de 1998. Desde então a população tem “aceitado” esta modalidade de transporte e alguns moto-taxistas, principalmente aqueles que exercem a atividade por mais tempo, têm conseguido alguns “clientes cativos”, isto é, pessoas que contratam os seus serviços de transporte de maneira mais ou menos fixa. Desta maneira, nos casos em que o solicitante do serviço é um “cliente cativo” ou “cliente fixo” de algum moto-taxista, o sistema de lista não deve ser aplicado, porque, independente da posição ocupada na lista, tem o privilégio na prestação aquele moto-taxista que está acostumado a prestar o serviço ao solicitante. Esta regra não sofre rupturas eventuais capazes de provocar conflitos abertos ou disfarçados, porque os “clientes fixos” são orientados pelos próprios moto-taxistas a ligar em seus telefones pessoais (celulares particulares) ou mesmo procurá-los pessoalmente. Portanto, esta é uma situação de “transgressão legítima” do sistema de lista, aceita e respeitada por todos os moto-taxistas de Uberlândia.

Para abordar a outra situação em que o sistema de lista perde o valor, será exposta uma situação específica, verificada na Praça da Bíblia, localizada nas proximidades do Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco. Neste ponto, a organização da sequência de

abordagens se dá por meio de uma lista em folha de papel, que se encontra afixada em um dos orelhões próximos à guarita utilizada como ponto de espera para embarque no transporte público coletivo. Como o local é uma das principais “portas de chegada” da cidade, ele é caracterizado pelo alto fluxo de pedestres em busca de meios de transportes (táxi, ônibus, moto-táxi) para chegar até os seus destinos finais na cidade. Sendo assim, a central de moto-táxi presente naquele espaço privilegia as abordagens pessoais em detrimento das chamadas telefônicas, uma vez que os moto-taxistas preferem a negociação pessoal para venda do serviço. Os dois primeiros da lista têm preferência na abordagem dos transeuntes que buscam o ponto do ônibus. Entretanto, a lista só garante a estes dois trabalhadores o privilégio da primeira abordagem, ou seja, ninguém no ponto pode oferecer o serviço às pessoas que transitam pelo local antes dos moto-taxistas “da vez”. Isto faz com que a lista seja válida em apenas um pequeno espaço da praça, espaço suficiente para garantir apenas o privilégio na primeira abordagem.

Em um estudo monográfico que antecedeu esta dissertação²⁰⁵, este espaço em que o sistema de lista é válido foi denominado como “campo de batalha”. A designação se explica porque, neste lugar, o moto-taxista tem alguns poucos metros e alguns poucos segundos para convencer a pessoa que está passando de que o moto-táxi é a sua melhor alternativa de transporte. O moto-taxista tem muito pouco tempo e espaço para vencer uma espécie de batalha, travada entre ele e a pessoa que passa por ali. Vendo-se obrigados a travar e vencer uma batalha para conseguir passageiros e garantir sua sobrevivência, estes moto-taxistas precisaram desenvolver algumas técnicas de conquista de passageiros – as “armas da batalha”. Para isso, fazem muito barulho, brincam com as pessoas, dizem que o ônibus coletivo acabou de chegar e vai demorar para sair, prometem chegar rapidamente ao local desejado, asseguram que farão um bom preço para a pessoa; em suma, usam estratégias típicas de venda aplicadas ao mercado de transporte de passageiros com motocicletas. No entanto, algumas vezes, são considerados invasivos e insistentes, por atrapalharem as pessoas no andar em direção aos seus destinos, principalmente ao ponto de ônibus. A vitória na batalha significa o sucesso na negociação e venda do serviço. A derrota significa a recusa do seu serviço pelo transeunte.

Em caso de derrota do(s) moto-taxista(s) que estão habilitados para estar(em) no “campo de batalha”, isto é, caso o(s) moto-taxista(s) “da vez” não tenha(m) sucesso em

²⁰⁵ Melo (2012).

vender o serviço de transporte para as pessoas que passam pela praça, os outros associados que estiverem presentes, independente da sua posição na lista, estarão aptos a negociar com a pessoa que recusou o serviço ao(s) moto-taxista(s) “da vez”. Durante a pesquisa de campo era comum ver os moto-taxis que estavam mais atrás na lista ficarem mais próximos ao ponto de ônibus, oferecendo novamente o serviço àquelas pessoas que já o recusaram uma vez quando foram abordadas pelos moto-taxis “da vez”. Ao contrário das abordagens espalhafatosas verificadas no “campo de batalha”, neste segundo momento a aproximação se dá de maneira diferente, mais calma e discreta, uma vez que o moto-taxista não tem apenas alguns poucos segundos para convencer o transeunte a contratar o serviço, mas pode conversar melhor, expor as vantagens do serviço, negociar descontos, entre outros.

Este exemplo demonstra uma conjuntura em que o sistema de lista é empregado em apenas um espaço do ponto, sendo que para além daqueles limites qualquer moto-taxista, independente da posição ocupada na lista, pode oferecer de maneira legítima o seu serviço à população. Além disso, o caso citado serve também para introduzir outra discussão, acerca das liberdades previstas diante do cumprimento do sistema de lista, bem como as sanções antevistas caso esta regra seja descumprida.

Conforme pode ser notado, a posição geográfica da central influí diretamente na forma em que o serviço é oferecido e também na maneira como ele pode ser requisitado. Em consequência, a posição geográfica da central pode, em alguns casos, indicar também como irá funcionar o sistema que administra a sequência do atendimento das demandas das centrais ou pontos – sistema de lista. Então, apesar de na grande maioria dos casos a lista garantir o privilégio da prestação do serviço aos primeiros nomes, seja qual for a forma que o serviço tenha sido requisitado (pessoalmente ou via telefone), há casos em que a lista pode ter variações de funcionamento, permitindo maior leque de possibilidades ao(s) moto-taxista(s) “da vez”.

É o que pode ser verificado nas centrais ou pontos localizados em espaços com grande circulação de pessoas. Estes estabelecimentos tendem a privilegiar o oferecimento pessoal do serviço, pela abordagem de transeuntes nos espaços públicos (praças, calçadas, dentre outros). Muitas vezes não possuem sequer uma pessoa responsável por atender ao telefone e repassar a chamada para o moto-taxista “da vez” (atendente), mas esta tarefa fica a cargo daquele que estiver mais próximo do telefone ou aquele que se dispuser a atender a chamada. Portanto,

nestas centrais ou pontos, as listas tendem a assegurar o direito de vantagem na abordagem dos transeuntes que circulam pelas imediações dos estabelecimentos.

O ponto de moto-táxi localizado na Praça da Bíblia é um exemplo bastante ilustrativo desta situação. Na central, os dois primeiros da lista têm o direito de ficar à frente dos demais, posicionados no “campo de batalha”, onde têm a vantagem de ser os primeiros a oferecer os serviços aos passantes. Em tese, eles também teriam o direito de atender as chamadas recebidas por telefone. Entretanto, durante as visitas a campo, em várias situações, os mototaxistas “da vez” recusaram as chamadas de corridas recebidas por telefonema. Em princípio não parecia fazer sentido eles descartarem um serviço já acertado, requerido por telefone, para travar “batalhas” incertas de conquista de clientes. Mas com a análise mais atenta, os motivos para tal recusa foram elucidados. Os moto-taxistas que estão mais à frente na lista preferem as abordagens pessoais em detrimento das chamadas por telefone porque os clientes em potencial que circulam próximos ao ponto se sentem intimidados com as estratégias utilizadas nas abordagens e aceitam com maior facilidade o serviço, em geral nos termos assentados pelos próprios moto-taxistas, sem contestação (pedir descontos, por exemplo). Além disso, como muitos dos recém chegados ao terminal rodoviário não conhecem a cidade, não possuem conhecidos com transporte privado, não podem arcar com as despesas de um táxi e não entendem o funcionamento do sistema de transporte público coletivo local, acabam aceitando as condições colocadas pelos moto-taxistas para chegar aos seus destinos finais. Por fim, ao terminar a corrida e voltar para o ponto, existe a possibilidade de fazer um itinerário que passe pelos principais acessos à rodoviária, tais como pontos de ônibus, oferecendo o transporte até o terminal rodoviário pelo mesmo preço da passagem de ônibus. Assim, eles não transitam sem passageiro, isto é, sem ter lucro ou pelo menos cobrir os gastos da volta²⁰⁶.

O mais importante neste relato é perceber que a colocação nas posições prioritárias da lista não obriga estes trabalhadores a aceitarem as primeiras corridas que surgirem no ponto. Os primeiros colocados têm a opção de recusar a chamada telefônica, aumentando as suas vantagens de primeiro da lista por ter a alternativa de permanecer no “campo de batalha”, oferecendo o serviço aos transeuntes. Esta prática contraria uma regra verificada em outras centrais e pontos de Uberlândia. A regra obriga o trabalhador cujo nome está na posição

²⁰⁶ Por motivos óbvios, é muito complicado um moto-taxista sair com um passageiro da Praça da Bíblia cujo destino final, coincidentemente, seja próximo ao ponto de origem da corrida requerida por telefone. Portanto, o moto-taxista provavelmente terá que circular sem passageiro, isto é, sem obter ou, pelo menos, cobrir os gastos.

inicial da lista a aceitar a primeira corrida que for requerida no estabelecimento, seja por telefone ou pessoalmente. Caso se recuse a prestar a corrida, ele estará sujeito a uma sanção, nomeada pelos próprios trabalhadores moto-taxistas de “gancho”.

Neste sentido, o “gancho” é uma regra tácita punitiva que busca garantir a aplicação efetiva do sistema de lista. De maneira geral o “gancho” é aplicado apenas nas centrais particulares, sendo uma imposição dos donos das centrais, para garantir a aplicação do sistema de lista. Estima-se que a punição tenha sido criada para atender dois objetivos básicos: a) fazer com que a lista “corra” de forma mais veloz, dando a oportunidade para cada moto-taxista realizar mais corridas em um mesmo dia; b) impedir que os primeiros da fila tenham mais “direito” que os demais, podendo escolher melhor as corridas que irão atender. No entanto, esta regra também apresenta como pano de fundo uma conotação estratégica para os donos das centrais, pois aumentando o número de corridas diárias os moto-taxistas vinculados têm a sensação de que o serviço está rendendo mais. Mas, embora o maior número de corridas implique mais trabalho, ele não significa necessariamente maiores rendimentos, considerando-se que os gastos também aumentam (combustível, desgaste da motocicleta, dentre outros) e o valor de cada viagem varia de acordo com diversos fatores (horário, distância, bagagem, destino, dentre outros). Além disso, a medida visa também atenuar os conflitos internos entre trabalhadores vinculados aos estabelecimentos privados, por diminuir ao máximo o privilégio provisório adquirido quando o nome do moto-taxista for o primeiro da lista. Um bom ambiente de trabalho é mais atrativo para moto-taxistas que desejam ingressar na atividade criando vínculos precários de trabalho com os donos das centrais particulares.

Além de não ser uma regra aplicada em todas as centrais de moto-táxi, ela também apresenta uma importante variação nos locais em que é praticada. Apesar de ter como denominador comum a punição ao moto-taxista “da vez” que se recusa em atender uma chamada, há locais em que a pena consiste em três horas sem a realização de nenhuma corrida. Em outros estabelecimentos o moto-taxista pode ser impedido de realizar a atividade no restante do dia (para o caso das centrais 24 horas) ou do turno (para o caso das centrais com turnos pré-definidos). Apenas depois de transcorrido este tempo o moto-taxista punido pode se inscrever na lista e aguardar a sua “vez” para atender novas chamadas. Em casos de recorrência, o vínculo entre moto-taxista e central pode ser interrompido por tempo indeterminado.

4. 2 Perfil do Moto-taxista de Uberlândia-MG

Nesta parte, trata-se de apresentar o perfil dos moto-taxistas de Uberlândia para, ao final, considerar como a atividade profissional do moto-taxismo viabiliza a reprodução social e econômica de seus trabalhadores. Para isso, de início, os dados colhidos em campo são confrontados com os apresentados em uma dissertação, anteriormente citada, sobre os profissionais de Uberlândia, publicada em 2007²⁰⁷. Dados de outros estudos realizados em outras regiões brasileiras também serão apresentados e comparados com aqueles obtidos no estudo de campo entre os moto-taxistas überlandenses. Esse confronto é importante por permitir aprofundar o conhecimento acerca desse aspecto no conjunto de características relevantes para os objetivos propostos neste estudo. Espera-se com isso ter um controle crítico sobre as informações coletadas em campo, a fim de obter segurança tanto na generalização das informações coletadas quanto nas inferências teóricas.

Dessa maneira, um dado importante para a análise do perfil dos moto-taxistas é o sexo. O trabalho de Sabóia e Sabóia (2004, p. 15) demonstra que “quando analisadas as características pessoais da população ocupada, nota-se que há um certo equilíbrio na participação de homens e mulheres no setor informal. Os percentuais de homens e mulheres na informalidade são semelhantes”. Portanto, de maneira geral, as mulheres não estão menos sujeitas ao trabalho informal do que os homens.

Mas ao analisar os dados específicos sobre as características sexuais dos moto-taxistas pode-se afirmar em princípio que a maioria dos trabalhadores que prestam serviços de transporte por motocicletas é do sexo masculino. Foi o que apontou o estudo pioneiro, realizado por Coelho (1997, p. 56) em Sobral – CE: “em número bastante reduzido e a exemplo do que já ocorre com o táxi, algumas mulheres, aderiram à nova ocupação. Mas, elas não chegam a 1%, nas poucas cidades em que atuam”. Em pesquisa realizada em Lins – SP por Violato e Waisman (2005, p. 5), verificaram “que a maioria dos moto-taxistas são homens (97%)”. A explicação dada pelos autores para o baixo número de mulheres realizando este serviço refere-se ao fato de haver “uma certa discriminação, e também a melhores oportunidades de emprego no comércio para as jovens [mulheres] na mesma faixa etária e com igual nível de escolaridade” (VIOLATO; WAISMAN, 2005, p. 6). Em pesquisa

²⁰⁷ Silva (2007).

realizada em Ituiutaba – MG, Almeida e Ferreira (2009) observaram que os moto-taxistas ituiutabanos também são, em sua maioria, do sexo masculino (92.3%), enquanto que as pessoas do sexo feminino ocupam os 7,7% restantes. No entanto, estes dados mostram que, mesmo em menor número, as mulheres não estão excluídas do ofício de moto-taxismo na cidade.

Rejane Maria Silva, tanto na sua pesquisa realizada em 2006, como ao utilizar os dados de pesquisas realizadas pela Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN) em 2001 e 2005 mostra, estatisticamente, que o moto-taxismo tem sido uma profissão dominada pelos homens em Uberlândia: “foram identificados 100% de homens no ofício de mototaxistas” (SILVA, 2007, p. 116). Mas, neste caso, parece que os dados não retratam de modo fiel a realidade, pois, percorrendo a cidade, podem ser identificadas pessoas do sexo feminino na atividade de transporte de passageiros e de pequenas cargas. Além disso, embora nenhuma mulher tenha sido encontrada nas centrais e pontos visitados durante a pesquisa de campo, os moto-taxistas informaram já terem visto ou saber da existência de pessoas do sexo feminino exercendo a profissão. Portanto, por mais que os dados levantados e colhidos por Silva (2007) apontem a inexistência do sexo feminino na atividade, falas como “eu nunca trabalhei com mulher, mas sei que tem algumas trabalhando por aí” ou “lá na central do Bacadinho tem duas trabalhando e no Colibri tem mais uma” permitem afirmar que, embora em número bastante reduzido, o sexo feminino possui sim representantes no moto-taxismo überlandense.

Ao indagar aos moto-taxistas sobre o que pensam acerca da prestação do serviço por pessoas do sexo feminino, as respostas foram variadas²⁰⁸. Um grupo afirmou que as mulheres são capazes de prestar o serviço de moto-táxi, talvez de maneira até mais eficiente do que as pessoas do sexo masculino, uma vez que elas são reconhecidas como mais cuidadosas no trânsito. Alguns lembraram as recentes conquistas das mulheres no setor de transporte überlandense, com destaque para o fato de haver mulheres dirigindo ônibus coletivos na cidade. Foi possível identificar também a existência de um segundo grupo para o qual as mulheres poderiam realizar a atividade, mas apenas no período diurno. Eles defenderam a ideia de que durante o dia o principal risco enfrentado é o trânsito e, partindo do pressuposto que as mulheres são em geral boas condutoras de veículos, não teriam problemas para executar a atividade neste horário. Durante a noite os riscos da atividade aumentam exponencialmente, uma vez que, além do trânsito, os trabalhadores devem se preocupar com

²⁰⁸ Melo (2014).

assaltos, clientes sob efeito de drogas e outros problemas. O período noturno poderia, então, apresentar situações que colocariam a vida de moto-taxistas mulheres em risco.

Em oposição, um terceiro grupo de moto-taxistas afirmou que a atividade não é uma profissão para mulheres, pois envolve alto risco de assaltos e acidentes e as pessoas do sexo feminino não estão preparadas para lidar com essas situações. Alguns deles afirmaram ainda que, sendo a motocicleta um veículo que transporta duas pessoas de maneira muito próxima uma da outra, a proximidade dos corpos poderia favorecer atitudes de assédio por meio de toques durante a realização do transporte. Devido a esses dois fatores, falta de segurança e assédio dos passageiros, afirmam que as mulheres que conhecem no ramo do moto-taxismo são todas homossexuais. No seu ponto de vista, isso garantiria segurança na realização da atividade, assim como impediria qualquer tipo de “gracinha” por parte dos homens por elas transportados. Estas justificativas apresentadas pelos moto-taxistas homens para a pouca participação das mulheres na atividade não aparecam ser fruto apenas de discriminação e preconceito de gênero, embora tenham elementos de ambos. Elas aparecam ter também, como pano de fundo, uma conotação estratégica. Alguns trabalhadores homens afirmaram que a maior participação de mulheres na atividade poderia prejudicar os seus rendimentos, uma vez que aumentaria a concorrência e elas (moto-taxistas do sexo feminino) poderiam ter a preferência dos usuários por diversos fatores, tais como: considerar a mulher mais cuidadosa no trânsito; por confiar mais em pessoas do sexo feminino; elas poderiam utilizar artimanhas femininas para conseguir clientes, dentre outros motivos derivados da feminilidade.

Os preconceitos verificados na pesquisa de campo em Uberlândia – MG aparecem também no estudo que Fonseca (2006) fez na favela da Rocinha, Rio de Janeiro, onde o moto-taxismo é ocupação restrita ao sexo masculino, por algumas razões que aproximam as duas realidades de trabalho, tornando-as sociologicamente relevantes.

Ao se inserir no “espaço da rua” e se traduzir pelo domínio de uma máquina de alta velocidade, ligada à emoção, aos riscos, à sensação de liberdade e à virilidade, a prática do mototáxi responde a atributos usualmente associados a jovens de sexo masculino e fortemente valorizados por eles. Não por acaso, o mototáxi tornou-se praticamente sinônimo de jovem, pobre e de sexo masculino. Não por acaso, também, 100% dos entrevistados tinham essas três características. (FONSECA, 2006, p. 5)

Dessa forma, a pequena inserção das mulheres no moto-taxismo reproduz uma característica estrutural do mercado de trabalho em termos de gênero, com certas ocupações

dominadas por homens. Segundo Hirata e Kergoat (2008)²⁰⁹ os redutos ocupacionais femininos são aqueles que se ligam ao cuidar, servir, limpar, educar e ensinar; por isso as mulheres tendem a ocupar mais profissões como professoras, assistentes sociais, enfermeiras, empregadas, dentre outras. Segundo as autoras, há profissões que são consideradas majoritariamente como ocupações femininas e estas atividades são realizadas no espaço doméstico e não no espaço da rua, onde se desenrola a atividade do moto-taxismo. Neste sentido, o moto-taxismo ainda não está entre as profissões que compõem os redutos ocupacionais femininos. Vale ressaltar que as autoras não defendem a ideia de que as mulheres devem realizar apenas atividades domésticas (remuneradas ou não) ou ocupações ligadas ao cuidar, servir e limpar, muito pelo contrário. As informações contidas neste estudo nos ajudam a entender porque as mulheres têm ocupado posição tão tímida em uma atividade como o moto-taxismo, que tem crescido cada vez mais no Brasil. Além disso, também apontam o motivo da discrepância das constatações de Sabóia e Sabóia (2004) e dos trabalhos que abordam especificamente a participação das mulheres no moto-taxismo (VIOLATO; WAISMAN, 2005; ALMEIDA; FERREIRA, 2009; SILVA, 2007; MELO, 2014). Ao analisar a atividade informal como um todo, não distinguindo as ocupações de acordo com os redutos ocupacionais, Sabóia e Sabóia (2004) encontraram um equilíbrio entre os sexos na realização destas atividades. Mas como o moto-táxi, nos termos de Hirata e Kergoat (2008), é uma atividade inserida no reduto ocupacional masculino, era esperado encontrar mais homens prestando o serviço.

Outro dado importante para a análise do perfil dos moto-taxistas é a faixa etária. Em relação a esta característica Sabóia e Sabóia (2004) afirmam que são maiores as chances de jovens ingressarem no mercado de trabalho informal.

A probabilidade do trabalhador jovem estar no setor informal é muito alta. Tendo em vista a legislação brasileira, praticamente todos os jovens de 10 a 14 anos estão na informalidade [...]. A menor incidência de informalidade ocorre na faixa adulta de 25/54 anos. Para os mais velhos, entretanto, volta a crescer a probabilidade de trabalhar no setor informal. (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 16)

Algo parecido foi verificado por Fonseca (2006). Segundo a pesquisadora, o serviço de transporte em motocicleta surgiu na Rocinha como uma invenção de mercado para os jovens que estavam em busca do primeiro emprego e não queriam entrar no mundo do crime.

²⁰⁹ HirataHIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Divisão sexual do trabalho profissional e doméstico: Brasil, França, Japão. In: COSTA, Albertina de Oliveira *et al* (Orgs). **Mercado de Trabalho e Gênero:** comparações internacionais. Rio de Janeiro: FVG, 2008.

Na Rocinha, portanto, o moto-taxismo constitui uma atividade tipicamente realizada por jovens. Dessa forma, o perfil do moto-taxista da favela da Rocinha seria composto pelas características atribuídas com frequência aos jovens, que teriam disposição subjetiva para a ambiguidade de trabalhar sob risco de vida: “a emoção e o prazer da velocidade [associados ao moto-táxi...] são também o fator de risco da própria vida. A prática do trabalho – condição de sustentação, de sobrevivência econômica pode ser, também e a qualquer momento, causa de morte” (FONSECA, 2006, p. 4).

De maneira bem diferente do que foi verificado na favela da Rocinha, em Ituiutaba – MG, Almeida e Ferreira (2009), lançando mão de coleta qualitativa de dados, por meio de questionários estruturados, observaram que a maioria dos operadores de moto-táxi no município (50%) se encontrava na faixa etária entre 26 e 35 anos, enquanto 29,8% deles tinham entre 36 e 45 anos, 11,5% apresentavam até 25 anos, 5,8% mais de 50 anos e, por fim, 2,9% tinham entre 46 e 50 anos de idade.

Talvez pela proximidade geográfica e cultural das duas cidades mineiras, a faixa etária dos moto-taxistas überlandenses se assemelha mais com aquela auferida em Ituiutaba do que a observada na favela carioca. Na pesquisa realizada em Uberlândia no ano de 2006, foi possível verificar que, “a grande maioria deles possui entre 20-40 anos (68,14%), sendo que 31% contam com idade entre 20 a 29 anos” (SILVA, 2007, p. 116-117). Nas pesquisas realizadas pela SETTRAN em 2001 e 2005 e utilizadas por Silva (2007) em sua dissertação de mestrado, verificou-se que a maioria dos moto-taxistas überlandenses está na faixa etária entre 20 a 45 anos de idade. Comparando as três pesquisas, tem-se: em 2001, 80% dos moto-taxistas tinham entre 20 e 49 anos; em 2005, o percentual de moto-taxistas entre 20 e 49 anos caiu para 75%; mas em 2006, na pesquisa de Rejane Maria da Silva, apenas um ano depois da última pesquisa da SETTRAN, o percentual de pessoas entre 20 e 49 anos atuando no transporte público via motocicleta na cidade de Uberlândia chegou a 94%.

Durante a pesquisa de campo, foi possível encontrar moto-taxistas com idade que variavam de 20 a 60 anos. Falas como “tem gente de toda idade na atividade, desde a juventude até gente de sessenta anos”, “tenho mais de dez anos de moto-táxi, conheço ‘moleque’ de vinte anos começando agora e senhor de idade que ‘tava’ aí quando eu comecei”. Portanto, a faixa etária dos moto-taxistas é muito ampla, embora seja quase um consenso entre os pesquisados o reconhecimento de que a maioria das pessoas que se dedicam

ao transporte de pessoas e pequenas cargas em Uberlândia se encaixam na faixa etária correspondente às idades entre 25 e 35 anos.

É importante destacar que a observação de campo demonstrou haver uma correspondência entre a estrutura da central e a faixa etária dos moto-taxistas a ela vinculados ou associados. Nas sociedades por quotas e entre os moto-taxistas individuais a idade varia menos, mas ela se nivela para cima, ou seja, os moto-taxistas apresentam uma média de idade mais alta, por volta dos 40-50 anos. Isto se explica porque seus trabalhadores são mais antigos na atividade, muitos deles por volta de 16 anos de permanência. Eles foram os responsáveis por iniciar a atividade no município, tornando-se sócios proprietários dos melhores pontos de moto-táxis da cidade (no caso das sociedades por quotas) ou criando uma clientela fixa (no caso dos moto-taxistas individuais). Por seu lado, moto-taxistas mais novos iniciaram-se na profissão em um período em que a atividade estava consolidada na cidade. Como os moto-taxistas pioneiros, por meio do princípio do monopólio do ponto, já haviam se instalado nos melhores pontos, a única forma de ingresso dos novos trabalhadores no foi a criação de vínculo com centrais particulares. Por isso, profissionais das centrais particulares tendem a ter maior variação de idade, incluindo desde jovens recém habilitados até senhores recém aposentados, muito embora a média de idade se nivele para baixo, isto é, na faixa etária de 20-30 anos.

Assim, com exceção do estudo de Fonseca (2006) na favela da Rocinha, onde o mototaxismo é uma atividade própria dos jovens, de maneira geral, a faixa etária dominante entre os moto-taxistas de Uberlândia não é muito diferente da faixa etária dos trabalhadores estudados em outros municípios brasileiros. Entretanto, estes dados se desencontram dos argumentos defendidos por Sabóia e Sabóia (2004), que demonstram que pessoas com idades entre 25-54 anos estão menos sujeitas a trabalhar na informalidade. Ora, apesar de apresentar alto nível de racionalização, no ponto de vista estadocêntrico, o mototaxismo é uma atividade informal em Uberlândia e, mesmo assim, tem o seu maior número de trabalhadores dentro da faixa etária correspondente a 25-34 anos, ou seja, dentro dos limites estabelecidos por Sabóia e Sabóia (2004).

A escolaridade é mais um componente importante a considerar. Almeida e Ferreira (2009, p. 83) observaram que, dentre os moto-taxistas ituiutabanos, 15,4% apresentavam Ensino Fundamental incompleto e 55,8% tinham Ensino Fundamental completo, enquanto 3,8% apresentavam Ensino Médio incompleto e 25% haviam concluído o Ensino Médio.

Nenhum dos moto-taxistas entrevistados havia começado ou terminado curso superior. Nos estudos da escolaridade dos moto-taxistas, em Lins – SP, Violato e Waisman (2005) verificaram que 2% dos moto-taxistas estudaram até a 4^a série (Ensino Fundamental I); a grande maioria (52%) cursou até a 8^a série (Ensino Fundamental II); 39% têm o 2º grau completo; 5% superior incompleto; e apenas 2% superior completo.

Algo parecido é verificado em Irecê – BA, conforme demonstra Barreto (2010).

Quanto à escolaridade dos mototaxistas atuantes na cidade de Irecê, pôde-se constatar que do universo pesquisado [...] metade tem apenas o ensino fundamental. E trinta por cento diz ter concluído o ensino médio e outro dez por cento disse ter feito um ou mais semestre de curso universitário.

[...] Este fato está relacionado à questão da idade, isto é, quanto maior a idade menor a escolarização do profissional [...]. Este fator segundo relataram os entrevistados é em virtude de que na sua juventude tiveram que abandonar a escola para trabalhar em outras profissões, inclusive na agricultura. (BARRETO, 2010, p. 6)

Barreto (2010) identificou a baixa escolaridade como uma das características mais destacadas pelos moto-taxistas ireceenses, tanto que muitos deles “que têm filhos em idade escolar fazem escolhas e sacrifícios visando para o futuro dos filhos uma educação de qualidade que possa oferecer a estes uma profissão adequada” (BARRETO, 2010, p. 8). Prova disso é que 83% dos moto-taxistas de Irecê têm filhos em idade escolar e 67% destes filhos em idade escolar estão matriculados em escola particular, enquanto que os outros 33% estão matriculados em escola pública. Situações como esta comprovam a tese de Sabóia e Sabóia (2004, p. 15-16) de que quanto menor o nível de escolaridade dos trabalhadores maiores são as chances de se ocuparem em atividades informais.

Nos dados extraídos por Silva (2007) da pesquisa da SETTRAN realizada em 2001, foi possível observar que 10% dos moto-taxistas de Uberlândia tinham parado de estudar antes de concluir o Ensino Fundamental, enquanto a metade (50%) deles possuía Ensino Médio incompleto e 40% havia concluído o Ensino Médio. Na pesquisa realizada pela SETTRAN em 2005, observou-se aumento do número de moto-taxistas que passaram pelo Ensino Fundamental (75%), sendo que 46,9% completaram este nível de escolaridade e 28,1% não conseguiram completá-lo. Em 2005, foi possível observar decréscimo significativo no número de moto-taxistas uberlandenses que passaram pelo Ensino Médio, pois apenas 9,4% iniciaram este nível de ensino e 12,5% conseguiram concluir. Os dados da SETTRAN de 2001, não continham informações sobre moto-taxistas cursando Ensino Superior, mas, em 2005, 3,1% destes trabalhadores se matricularam em alguma universidade. Por fim, os dados

coletados por Rejane Maria da Silva em 2006 revelaram “que 57% dos mototaxistas cursaram o Ensino fundamental, sendo 31% incompletos [e 26% completos]” (SILVA, 2007, p. 117). Os outros 43% desses trabalhadores cursaram o Ensino Médio – 29% concluíram esta etapa do ensino e 14% interromperam os estudos antes do seu término. Em 2006, nenhum dos moto-taxistas pesquisados cursou ou estava cursando o Ensino Superior.

Durante a pesquisa de campo foi possível verificar uma grande variedade nas respostas sobre escolaridade. Os moto-taxistas informaram existir desde trabalhadores com nível fundamental incompleto até aqueles que tinham concluído ou cursavam nível superior. A correspondência entre estrutura da central de trabalho e nível de escolaridade dos moto-taxistas torna-se mais interessante quando também a faixa etária é considerada. Conforme foi dito, os moto-taxistas das sociedades e os individuais apresentam faixa etária mais alta, enquanto moto-taxistas vinculados a centrais particulares apresentam, em média, idades mais baixas. Como é sabido, há uma relação direta entre escolaridade e faixa etária, uma vez que “quanto maior a idade menor a escolarização do profissional” (BARRETO, 2010, p. 6)²¹⁰. Pode ser observado que moto-taxistas com nível de escolaridade maior e pertencentes a faixa etária menor estão nas centrais particulares. Indicador disso é que os únicos moto-taxistas com nível superior, completo ou incompleto, foram encontrados em centrais particulares.

De maneira geral, os estudos demonstram que os moto-taxistas apresentam o ensino básico incompleto. Entretanto, mesmo não tendo concluído o nível de escolaridade declarado, todos são alfabetizados, pois para ter habilitação em motocicletas no Brasil (CNH categoria “A”) é necessário fazer prova escrita além da prova prática. Apresentar habilitação é um dos requisitos básicos para exercer a profissão de moto-taxista, uma vez que algumas centrais não criam vínculos, ainda que precários, com motociclistas não habilitados.

De acordo com Sabóia e Sabóia (2004) os trabalhadores com menor escolaridade estão, de modo geral, alocados no mercado de trabalho informal. Segundo Barreto (2010), os moto-taxistas estão excluídos do mercado de trabalho formal em virtude da sua pouca escolaridade; por isso foram obrigados a recorrer ao moto-taxismo para garantir a renda necessária à sua sobrevivência e da sua família. Também procurei demonstrar em outro trabalho (MELO, 2013), a pouca escolaridade dos moto-taxistas é um fator decisivo para sua entrada e permanência no setor informal da economia. Pode-se constatar, então, que o ofício

²¹⁰ Barreto (2010) chegou a esta conclusão ao estudar os mototaxistas de Irecê – BA.

de moto-táxi atrai trabalhadores com escolaridade que não ultrapassa o Ensino Médio, sendo provável que a opção pela ocupação de moto-taxista se dá entre os que tiveram dificuldades para se inserir no mercado de trabalho quando há exigência de qualificações mais elevadas.

Em relação às condições de trabalho e à renda dos trabalhadores informais, Sabóia e Sabóia chegam à conclusão que, embora não seja a regra geral, nem sempre os trabalhadores informais exercem suas atividades em condições precárias.

Um primeiro ensinamento que pode ser tirado da análise desenvolvida é que nem sempre o setor (in) formal pode ser associado ao trabalho (in) decente. Embora a regra geral seja encontrar condições de trabalho piores no setor informal do que no formal, há exceções [...]. Tais casos, entretanto, não representam a regra geral dos trabalhadores do setor informal, em geral recebendo baixos rendimentos, sem carteira assinada e sem contribuição previdenciária, o que os deixa em situação bastante precária no presente e compromete seu futuro. (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 30)

A argumentação de Violato e Waisman (2005) sobre o moto-taxismo no município de Lins – SP comprova as conclusões de Sabóia e Sabóia, pois a renda dos moto-taxistas da cidade paulista não é elevada em relação à jornada e às condições de trabalho. Pouquíssimos moto-taxistas em Lins (1%) afirmaram ganhar até um salário mínimo. A metade deles (50%) afirmou arrecadar entre um e dois salários mínimos por mês. Outra fatia considerável destes trabalhadores (46%) disse receber entre dois e quatro salários mínimos mensais. Apenas 3% disseram ganhar mais de quatro salários, no período de um mês, trabalhando como moto-taxista em Lins. Dessa forma, os autores verificaram em seu estudo que os moto-taxistas de Lins passam por inúmeras dificuldades econômico-financeiras, principalmente para “cumprir seus compromissos familiares (média de 2,5 salários mínimos)” (VIOLATO; WAISMAN, 2005, p. 7).

Almeida e Ferreira (2009), ao pesquisarem o moto-táxi no município de Ituiutaba – MG, mostraram que a renda dos moto-taxistas ituiutabanos é relativamente baixa. A grande maioria desses trabalhadores (90,44%) ganha de um a dois salários mínimos por mês; dentre os demais, 3,8% ganham até um salário mínimo mensal realizando o ofício de moto-táxi; 4,8% recebem entre dois e três salários mínimos e, por fim, apenas um moto-taxista, representando 0,96%, afirmou ganhar acima de três salários mínimos por mês. Mesmo com a baixa renda, o segundo maior motivo que levou estes trabalhadores a realizar o transporte de passageiros e de pequenas cargas por motocicleta foi a melhor remuneração (12,5%), muito embora a principal motivação tenha sido o desemprego (61,5%). Em terceiro lugar vem a possibilidade de flexibilidade de horários (9,6%), indício de que o moto-taxismo pode não ser

a única fonte de renda destes trabalhadores, que flexibilizam seus horários para trabalhar em mais de um emprego²¹¹. Segundo de perto a flexibilidade de horários, vem falta de opção trabalhista (7,7%) e outros motivos não citados pelos autores na tabulação dos dados (8,7%).

Em estudo realizado com os moto-taxistas de Macapá – AP, um grupo de pesquisadores elucidou uma conjuntura que se desencontra com os dados de Sabóia e Sabóia (2004) e de Violato e Waisnamn (2005). Os autores identificaram que “na maioria dos casos, os moto-taxistas afirmam ter entrado no ramo devido à falta de emprego, mas há os que optaram por este trabalho por verem nele uma fonte de renda melhor do que o emprego que tinham antes” (SOUZA *et al*, 2008, p. 5). No caso, nas condições específicas do município do estado do Amapá, o moto-táxi é uma boa fonte de renda para estes trabalhadores.

Ocorrência semelhante foi verificada por Fonseca (2006). De acordo com a autora, um dos aspectos mais positivos da profissão para os jovens moto-taxistas da Rocinha é a remuneração do serviço. Segundo estes trabalhadores, é fácil e rápido ganhar dinheiro com o moto-táxi, o que lhes permite romper com o “estado de dureza”, pois eles sempre têm alguma quantia de dinheiro no bolso. No entanto, a frequência diária dos ganhos e dos gastos (pagamento da diária ao dono do ponto, gasto com combustível, manutenção da motocicleta, etc.) “acaba por reforçar a lógica do aqui e agora e a dificultar projetos de médio e longo prazo” (FONSECA, 2006, p. 8). De qualquer forma, a autora chama a atenção para o fato de que “é inegável que o rendimento médio mensal auferido pelos mototáxis está acima do que eles obteriam, com seu grau de escolaridade e sua qualificação profissional, nos postos de trabalho oferecidos a jovens com características similares” (FONSECA, 2006, p. 8). Por se tratar de uma atividade voltada para dar um primeiro emprego à população jovem da favela da Rocinha, o moto-taxismo parece atender de forma satisfatória os anseios salariais desta parcela da população que, na maioria das vezes, não apresenta gastos muito elevados, por não ter constituído a sua própria família e ainda residir na casa dos pais.

Ao pesquisar o moto-taxismo no município de Irecê – BA, Barreto (2010) verificou o mesmo fenômeno apontado pelos estudos em Macapá. Os dados colhidos na cidade baiana apontavam que, apesar de o principal motivo para se tornar moto-taxistas também ser o desemprego (37%), muitos optavam por esta profissão devido a sua remuneração (27%)²¹².

²¹¹ Esta informação não está implícita no trabalho de Almeida e Ferreira (2009), por isso trata-se apenas de especulação.

²¹² Os outros motivos são: 17% por falta de recolocação; 9% baixa escolaridade; 9% liberdade de horário.

Com base nesta constatação, Barreto analisou a renda dos moto-taxistas ireceenses, verificando que uma fatia de 10% deles ganhava, no máximo, até um salário mínimo por mês, enquanto que a metade deles (50%) conseguia obter entre um salário mínimo e um salário mínimo e meio; 30% arrecadavam entre um salário mínimo e meio e dois salários mínimos e, por fim, apenas 10% ganhavam acima de três salários mínimos por mês.

Ao comparar as rendas dos moto-taxistas de Lins – SP e Irecê – BA, percebe-se que a renda mensal dos primeiros supera a dos últimos²¹³. No entanto, enquanto os moto-taxistas de Lins relatam as dificuldades financeiras que passam pela má remuneração do serviço, os moto-taxistas de Irecê colocam a sua renda como um dos principais “motivos pelos quais eles se submetem ao trabalho exaustivo” (BARRETO, 2010, p. 7), demonstrando que, mesmo trabalhando de modo precário eles se contentam com a renda obtida, pois não têm outra alternativa para promover as condições materiais necessárias à sua existência. Tal diferença de concepção sobre trabalho e renda entre moto-taxistas pode ser explicada pelos dados da distribuição da pobreza nessas duas cidades, conforme aponta o Mapa de Pobreza e Desigualdade²¹⁴: enquanto a incidência da pobreza em Lins – SP é de 18,57%, em Irecê – BA este índice chega a 41,99%.

Em relação à renda auferida pelos moto-taxistas überlandenses, Silva (2007), baseando-se em pesquisa da SETTRAN realizada em 2001, constata que metade dos moto-taxistas (50%) ganhava de um a três salários mínimos, enquanto a outra metade (50%) ganhava de três a cinco salários mínimos. Na pesquisa de 2005, também realizada pela SETTRAN, 37,5% dos moto-taxistas überlandenses ganhavam de um a três salários mínimos, enquanto 56% ganhavam de três a cinco salários mínimos e os 12,5% restantes conseguiam arrecadar por mês entre cinco e oito salários mínimos. Na pesquisa realizada pela própria geógrafa em 2006, verificou-se que 71% dos moto-taxistas überlandenses ganhavam de um a três salários mínimos e que 29% deles auferiam de três a cinco salários mínimos. Assim, mais uma vez, os dados comparados apresentam discrepâncias de renda no decorrer dos anos, mas

²¹³ Lins – SP: 50% ganham entre um e dois salários mínimos por mês e 46% recebem entre dois e quatro salários mínimos mensais. Irecê – BA: 50% conseguem ganhar entre um salário mínimo e um salário mínimo e meio mensais e 30% arrecadam entre um salário mínimo e meio e dois salários mínimos mensais.

²¹⁴ O objetivo do Mapa de Pobreza e Desigualdade é disponibilizar estimativas de pobreza e de desigualdade com base em informações da Pesquisa de Orçamento Familiar-POF 2002-2003, combinadas com dados do Censo Demográfico 2000. O resultado da aplicação deste método permite a obtenção de estimativas municipais, ferramenta importante para a elaboração, monitoramento e avaliação de políticas públicas. (IBGE. Censo Demográfico 2000 e Pesquisa de Orçamentos Familiares - POF 2002/2003. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/>; Acesso em: 18 de Setembro, 2014.)

se constata que o limite inferior de renda está em um salário mínimo e o limite superior se situa, em geral, em cinco salários mínimos. O limite superior sugere que o trabalho no moto-taxismo pode ser vantajoso perante outras ocupações, autônomas ou não. Mesmo o limite inferior pode ter vantagens comparativas, dependendo da disposição individual em face das opções viáveis no mercado de trabalho. Vale ressaltar que, em 2006, entre 11% e 27% dos moto-taxistas pesquisados utilizavam o moto-táxi para complementar a renda²¹⁵.

Desde o início das incursões em campo, a questão relativa à renda sempre era colocada pelos moto-taxistas durante as conversas. Segundo grande parte deles, trabalhando “direitinho”, o que significa estender bastante a jornada de trabalho, não fazer “socas”, isto é, não ter tempo ocioso em casa, em bares e lanchonetes ou em locais públicos sem trabalhar, é possível “tirar” (leia-se: receber) um salário mínimo por semana. Assim, a renda mensal de um moto-taxista überlandense assíduo pode corresponder a, em média, quatro salários mínimos por mês, dados que não destoam muito daqueles apresentados por Silva (2007).

Transformando isso em números absolutos²¹⁶, constata-se que os moto-taxistas de Uberlândia ganham um valor bruto médio que varia de 2.000,00 (dois mil reais) a 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais) por mês. Estes números fazem sentido, pois moto-taxistas que se dedicam exclusivamente à atividade e trabalham “direitinho”: a) fazem em média 10 (dez) “corridas” por dia; b) cada “corrida” tem um preço médio de R\$ 10,00 (dez reais); c) trabalham 7 (sete) dias por semana. Considerando o mês com 4 (quatro) semanas completas, eles apresentam uma renda semanal de aproximadamente R\$ 700,00 (setecentos reais), e seus rendimentos mensais são cerca de R\$ 2.800,00 (dois mil e oitocentos reais).

Apesar da semelhança da renda obtida pelos moto-taxistas vinculados a centrais particulares, associados a sociedades por quotas e moto-taxistas individuais, é possível identificar diferentes opiniões acerca destes rendimentos. Há um grupo que se mostra contente com os rendimentos auferidos na atividade e outro grupo de trabalhadores insatisfeitos com a renda obtida. Via de regra, o primeiro grupo é composto pelos associados em sociedades por quotas e moto-taxistas individuais, enquanto o segundo grupo tem a predominância de moto-

²¹⁵ O dado de 11% aparece na página 118 e no quadro da página 125 do trabalho de Silva (2007). No entanto, na página 123 a autora muda esta porcentagem para 27%: “27% dos mototaxistas exerciam outra atividade para complementar a renda” (SILVA, 2007, p. 123)

²¹⁶ As contas que se seguem levam em consideração o valor do salário mínimo de 2014, correspondente à R\$ 724,00. Os dados não foram atualizados para o novo salário mínimo de 2015 (R\$ 788,00) para não haver distorções com as demais informações colhidas em campo no ano de 2014.

taxistas vinculados a centrais particulares. O motivo desta divisão é basicamente o aumento ou diminuição do rendimento líquido, de acordo com os gastos para exercer a profissão.

Os moto-taxistas individuais são livres dos gastos com as despesas da central, uma vez que trabalham em pontos, tendo apenas gastos com alimentação e combustível no decorrer do dia. Algo parecido acontece com os mototaxistas vinculados a sociedades por quotas que, além dos gastos referidos, pagam taxas que variam de R\$ 40,00 (quarenta reais) a R\$ 60,00 (sessenta reais) nas sociedades por quotas transferíveis e de R\$ 0,00 (zero reais) a R\$ 20,00 (vinte reais) nas sociedades por quotas intransferíveis. Esses gastos nem de perto se aproximam com os vigentes entre mototaxistas vinculados a centrais particulares, cujas taxas diárias ao dono das centrais beiram R\$ 480,00 (quatrocentos e oitenta reais) para as centrais que têm o “domingo livre” e R\$ 560,00 (quinhentos e sessenta reais) para as centrais que cobram por todos os dias trabalhados²¹⁷. Assim, partindo do pressuposto que os moto-taxistas têm um gasto de R\$ 300,00 (trezentos reais) a R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais) com combustível, fazendo as contas: 1) moto-taxistas individuais e de sociedades intransferíveis têm um rendimento líquido de mais ou menos 1.675,00 (um mil seiscentos e setenta e cinco reais)²¹⁸; 2) moto-taxistas sócios proprietários de sociedade por quotas transferíveis têm renda líquida de aproximadamente R\$ 1.625,00 (um mil seiscentos e vinte e cinco reais)²¹⁹; 3) moto-taxistas vinculados a centrais particulares têm rendimentos mensais que beiram os R\$ 1.155,00²²⁰. Portanto, torna-se óbvio que quanto menores os rendimentos, mais infelizes ficam os trabalhadores.

Além disso, há outra explicação para os diferentes níveis de satisfação com a renda obtida na atividade: as relações hierárquicas presentes nas centrais particulares. Nestas centrais, os trabalhadores têm relativa liberdade de fazer seus horários. Mas devem cumprir

²¹⁷ Considere-se: $a \times b = c$. Em que: (a) corresponde ao preço médio das diárias (R\$ 20,00); (b) média de dias do mês (28 dias).

²¹⁸ Considere-se: $a - b = c$. Em que: (a) é a média da renda bruta (R\$ 2.000,00); (b) é o preço médio de combustível gasto no mês (R\$ 325,00).

²¹⁹ Considere-se: $a - b - c = d$; Em que: (a) é a média da renda bruta (R\$ 2.000,00); (b) é o preço médio do combustível (R\$ 325,00); (c) é o preço médio do rateio da central (R\$ 50,00). No caso dos proprietários de quotas intransferíveis a renda aumenta um pouco, tendo em vista que os gastos para manter o ponto da sociedade são inferiores às taxa de manutenção pagas pelos donos de quotas transferíveis, cuja renda foi calculada utilizando a fórmula acima.

²²⁰ Considere-se: $a - b - c = d$. Em que: (a) é média da renda bruta (R\$ 2.000,00); (b) é o preço médio do combustível (R\$ 325,00); (c) é o preço médio do valor pago em diárias (R\$ 520,00).

exigências, tais como o respeito aos turnos de trabalho estabelecidos por algumas centrais e a prestação de contas ao dono da central ao final de cada dia de trabalho. Por outro lado, nas sociedades por quotas, desde que o quotista honre a sua parcela na divisão das contas em cada mês e respeite as regras tácitas que organizam a atividade dentro do grupo e para toda a categoria, ele é livre para exercer a atividade sem precisar dar satisfação a ninguém. Assim, apesar da renda ser bastante parecida entre os trabalhadores nas diferentes centrais, o estresse a que os moto-taxistas vinculados a centrais particulares estão sujeitos é relativamente maior, pois eles precisam trabalhar mais para auferir rendimentos satisfatórios e precisam fazer isso em condições de trabalho que apresentam uma relação hierárquica desigual.

Dessa forma, é importante relacionar a renda do trabalhador moto-taxista à quantidade de horas trabalhadas por dia. Segundo o trabalho de Silva (2007), baseado nos dados obtidos pela SETTRAN em 2001, 20% dos moto-taxistas de Uberlândia trabalhavam até 8 (oito) horas por dia, 20% trabalhavam entre 8 (oito) e 10 (dez) horas por dia e a maior parcela deles (40%) trabalhava entre 10 (dez) e 12 (doze) horas. Desses moto-taxistas pesquisados, 70% afirmaram realizar até 10 (dez) viagens, enquanto 20% disseram que realizam entre 11 (onze) e 15 (quinze) viagens por dia. 80% deles declararam carregar até 10 (dez) passageiros em um único dia, enquanto 10% afirmaram carregar entre 11 (onze) e 15 (quinze) passageiros por dia. É preciso destacar que os dados apresentados acima não estão desencontrados, já que além do transporte de passageiros, o moto-taxista pode transportar pequenas cargas. Daí o interesse da SETTRAN em verificar o número de viagens e o número de passageiros transportados. De acordo com a quilometragem percorrida, 10% disseram percorrer entre 50 Km e 100 Km, enquanto 30% afirmaram andar de 101 Km a 200 Km em um único dia²²¹.

Ainda tomando como base os dados da SETTRAN, mas dessa vez em pesquisa realizada em 2005, Silva (2007) demonstra que 52% dos moto-taxistas uberlandenses trabalham até 12 (doze) horas por dia, enquanto que 14% trabalham de 12 (doze) a 13 (treze) horas e 17% trabalham entre 13 (treze) e 14 (quatorze) horas por dia. Durante estes períodos trabalhados, 40,7% dos moto-taxistas realizam até 10 (dez) viagens por dia, enquanto 43,7% realizam de 11 (onze) a 15 (quinze) viagens. Além disso, em 2005, de acordo com a pesquisa

²²¹ Não foi possível encontrar no trabalho de Rejane Maria da Silva a média de horas trabalhadas por dia de 10% dos moto-taxistas estudados (a somatória dos dados chega apenas aos 90% não totalizando 100%). Também não consta no trabalho como se dão 10% das viagens (os dados oferecidos pela autora totalizam apenas 90%), o mesmo acontecendo com o número de passageiros transportados por dia (totaliza 90%) e a quilometragem percorrida por dia (totaliza apenas 70%).

da SETTRAN, 56, 2% dos moto-táxis de Uberlândia carregam até 10 (dez) passageiros por dia, 37,5% deles transportam de 11 (onze) a 15 (quinze) passageiros. Por fim, 31,3% destes moto-taxistas afirmaram percorrer por dia de 50 Km a 100 Km, enquanto 34,3% disseram andar entre 101 Km a 150 Km todos os dias trabalhando na cidade de Uberlândia²²².

Nos dados obtidos pela própria Rejane Maria da Silva, em 2006, acerca dos moto-taxistas überlandenses, foi detectada a extensa jornada de trabalho a que estes trabalhadores estão submetidos.

A carga horária trabalhada pelos mototaxistas é muito extensa, pois foi constatado que 61% deles trabalham de 9 a 12 horas diárias, e 17% trabalham de 13 a 15 horas diárias [enquanto que 11% trabalham até 8 horas por dia]. A maioria dos mototaxistas (55%) realiza até 10 viagens por dia e 31% realizam de 11 a 15 viagens. (SILVA, 2007, p. 119)

Foi possível verificar na pesquisa de 2006 que 65% dos moto-taxistas de Uberlândia transportam até 10 (dez) passageiros por dia, enquanto que 29% carregam de 11 (onze) a 15 (quinze) passageiros. Em relação à quilometragem percorrida, enquanto 26% afirmaram andar de 50 Km a 100 Km por dia, 33% disseram percorrer entre 101 Km e 150 Km²²³.

Na pesquisa de campo realizada pelo autor desta dissertação foi possível constatar que a média da jornada de trabalho dos moto-taxistas überlandenses é bastante extensa, chegando a 12 (doze) horas trabalhadas por dia. É preciso destacar ainda que muitos deles não descansam, trabalhando todos os dias, inclusive aos finais de semana, quando a demanda por “corridas” aumenta consideravelmente.

Como vimos, é possível identificar algumas características específicas no que se refere à jornada de trabalho dos moto-taxistas vinculados a cada um dos tipos de centrais. Nas centrais particulares é comum estender mais a jornada de trabalho porque, independente do tempo trabalhado, eles terão de pagar o valor integral da diária. Nas centrais com turnos definidos a situação é ainda mais crítica, pois há menos tempo para conseguir a quantia correspondente aos gastos de cada dia trabalhado (diária da central, combustível etc.) e ainda

²²² Também não foi possível encontrar no texto de Silva (2007) a média trabalhada por dia de 17% dos moto-taxistas pesquisados, assim como o número de 15,6% das viagens, o número de passageiros que 6,3% dos moto-taxistas transportam por dia e a quilometragem que expressivos 34,4% deles percorrem diariamente.

²²³ Da mesma forma, faltam dados como a média de horas trabalhadas por dia de 11% dos moto-taxistas überlandenses, o número de viagem que 14% deles fazem por dia, a quantidade diária de passageiros que 6% destes trabalhadores transporta, assim como a quilometragem das motocicletas de expressivos 59% moto-taxistas.

obter renda. Portanto, nestas centrais, os trabalhadores compensam a impossibilidade de alongar a jornada de trabalho se aplicando “de corpo e alma” à atividade, isto é, “trabalhando direitinho”, “apertando o passo” (correndo), “evitando as ‘socas’” (perda de tempo). Entre os moto-taxistas individuais pode ser verificada dupla jornada de trabalho em algumas partes do dia: 1) costumam ficar por volta de 8 (oito) a 10 (dez) horas disponíveis em estacionamentos públicos²²⁴, onde há circulação de clientes potenciais; 2) e precisam estar com os seus telefones ligados durante as 24 horas do dia, para atender os seus fregueses e garantir a fidelidade dos seus clientes fixos, sob pena de perdê-los, pois se parte de sua clientela cativa tem horários pré-definidos para a contratação do trabalho (tais como nas idas e/ou voltas do trabalho e/ou da escola, nos dias de receber a Bolsa Família, dentre outras demandas fixas), sempre pode haver eventualidades que demandam a presença do moto-taxista. Por sua vez, os associados a sociedades por quotas apresentam jornada de trabalho bem diversificada. Como eles não têm gastos com diárias, mas apenas participam do rateio das contas da central, cujo valor é relativamente baixo, eles não sofrem a tensão de serem obrigados a trabalhar até cobrir os gastos diários e obter renda. Mas, ao mesmo tempo, como o moto-taxismo é a principal fonte de renda de muitos deles, precisam se dedicar à profissão de forma a garantir as condições materiais de que necessitam. Por isso, com a experiência adquirida na profissão, estes moto-taxistas identificam a agenda dos dias e horários de “pico” das corridas. De acordo com eles, as melhores ocasiões para a prestação do serviço de moto-táxi são: 1) início de mês, pois é quando seus clientes recebem seus salários e circulam mais, por várias razões econômicas; 2) finais de semana, quando as pessoas saem de casa à procura de lazer e entretenimento; 3) os dias imediatamente anteriores e posteriores a feriados, quando as pessoas viajam mais e aumentam as demandas de corridas para o terminal rodoviário e o aeroporto; 4) períodos do dia com chuva fraca, quando, de acordo com os moto-taxistas, as pessoas preferem se molhar um pouco e chegar logo em casa do que ficar esperando transporte público²²⁵. Portanto, os moto-taxistas sócios-proprietários de centrais (sociedades) tendem a trabalhar mais nesses períodos, assim como aqueles moto-taxistas que não exercem a atividade como principal fonte de renda, mas como complementação de salário.

²²⁴ Vale lembrar que, para não ferir o princípio do “monopólio do ponto”, os mototaxistas individuais só podem permanecer em estacionamentos públicos que não tenham pontos instalados anteriormente.

²²⁵ Diferentemente do que foi apurado na pesquisa de campo, Silva (2007) apontou em sua dissertação haver a diminuição do número de corridas no período chuvoso.

Dessa forma, os moto-taxistas se diferenciam em dois grupos: aqueles que exercem o moto-táxi como principal fonte de renda e os que exercem a atividade apenas para complementação salarial. No primeiro grupo, os moto-taxistas trabalham todos os dias, geralmente das 07:00 às 20:00 horas, exceto aos sábados e domingos, quando descansam pela manhã e trabalham até a noite/madrugada, por ser o turno que concentra número maior de corridas²²⁶. No segundo grupo, dos que utilizam o moto-táxi como atividade complementar de renda, a atividade é exercida em horários extras, isto é, quando estão fora dos seus principais empregos, seja depois do expediente ou em dias de folga, cumprindo curtas jornadas de trabalho, concentradas nos horários de “pico”. Há também um estrato neste segundo grupo, composto por trabalhadores que possuem “quotas” nas sociedades, mas estão afastados do moto-taxismo, exercendo a profissão apenas para arcar com as despesas advindas do rateio das contas (no caso das sociedades de quotas), ou para “marcar presença” entre os colegas de sociedade (sociedades intransferíveis).

Neste momento da discussão se faz necessário relembrar o estudo de Malaguti (2000), que traça um panorama do desenvolvimento econômico brasileiro e sua repercussão na informalidade. O estudo de Malaguti é importante por abordar uma questão pouco trabalhada pelos estudiosos do fenômeno da informalidade: a relação de interdependência entre trabalho formal e informal. Para o autor, em vários casos a renda auferida pelo trabalhador formal não é o suficiente para a garantia do seu sustento e de sua família, obrigando-o a cumprir horas extras de trabalho em ocupações informais. Assim, as duas modalidades de trabalho se apresentam integradas numa mesma perspectiva de análise histórica e do presente, isto é, “a formalidade e a informalidade coexistem, subsidiam-se, interpenetram-se e são indissociáveis” (MALAGUTI, 2000, p. 101).

As reflexões de Malaguti (2000) são, de fato, muito importantes e relevantes para entender as relações de trabalho no moto-taxismo, principalmente a de um grupo expressivo de trabalhadores que exercem a atividade em Uberlândia apenas nas horas extras, para complementação salarial. Entretanto, é necessário ressaltar que, ao mesmo tempo em que pessoas alocadas no mercado de trabalho formal, ingressam na informalidade para complementar renda, como “o funcionário público que durante o expediente vende peças de roupas, perfumes e sabonetes” (MALAGUTI, 2000, p. 99), também há casos em que

²²⁶ Nos casos das centrais com horários definidos, os moto-taxistas trabalham durante todo o turno.

trabalhadores alocados no mercado de trabalho informal exercem outras atividades informais para complementar os seus ganhos. Embora não tenham sido os únicos, estes casos foram os mais recorrentes durante a pesquisa de campo realizada para redação deste trabalho. Sobressaíram-se as situações em que os trabalhadores exerciam a atividade de moto-táxi durante o dia e trabalhavam como entregadores (moto-fretistas) à noite, em estabelecimentos comerciais do ramo alimentício (*pizzarias*, lanchonetes, dentre outros).

Podem ser levantadas duas explicações para a pouca verificação do intercâmbio entre ocupações formais e informais entre os moto-taxistas überlandenses, são elas: 1) a importância atribuída à motocicleta como ferramenta de trabalho pelos motociclistas profissionais e a não regulamentação destas atividades; 2) a dificuldade de reinserção no mercado de trabalho formal.

Conforme será verificado no decorrer do trabalho, principalmente quando for abordada a questão da reação a assaltos a motocicletas e dos seguros contra roubo, os moto-taxistas atribuem considerável importância aos seus veículos de duas rodas. Ficou iminente durante as pesquisas de campo a vigília e o cuidado que eles têm para com as suas motocicletas. Quando indagados sobre o motivo de tal zelo, frases como “tudo que tenho devo a ela” se faziam frequentes. Diante da relevância assumida pela motocicleta na vida dos moto-taxistas, não é de se estranhar que eles busquem outras fontes de renda que também tenham este veículo como principal ferramenta de trabalho, tal como o moto-frete. Como esta atividade também não é regulamentada em Uberlândia, eles acabam complementando as suas rendas em outras atividades consideradas informais por não apresentar regulamentação específica.

Além disso, conforme também será demonstrado no decorrer da discussão, depois de ficarem muito tempo exercendo atividades informais, os moto-taxistas relataram algumas dificuldades em se reinserirem no mercado de trabalho formal, dentre as quais destaca-se a dificuldade de cumprir horários fixos. Diante disso e da necessidade de complementar os ganhos, eles optam por não realizar o intercâmbio formal-informal, mas por procurar atividades extras também inseridas na informalidade.

É interessante também ver como a carga horária de alguns moto-taxistas aparece de maneira contraditória em suas falas, ora motivo de orgulho, ora de chacota. Durante as conversas na pesquisa de campo, os moto-taxistas sempre apontavam um ou outro colega de trabalho dizendo que ele nunca trabalhava, porque “era rico” ou “preguiçoso”. Ou, ao

contrário, apontavam para alguém dizendo que ele trabalha tanto que até “morava na central”, “montou casa no ponto” ou “não cansa de trabalhar”.

A carga horária estendida não é característica exclusiva dos moto-taxistas überlandenses, mas mostra-se recorrente em outras regiões. De acordo com Almeida e Ferreira (2009), a grande maioria dos moto-taxistas ituiutabanos trabalham de 10 (dez) a 12 (doze) horas por dia (78,83%). Uma parcela bem menor, correspondente a 13,45% dos pesquisados, exercem o ofício de moto-taxista por mais de 12 (doze) horas por dia. Apenas 5,8% trabalham de 8 (oito) a 10 (dez) horas incompletas a cada dia e 1,92% trabalham menos de 8 (oito) horas por dia. Além das extensas jornadas de trabalho, os dias de descanso dos moto-taxistas ituiutabanos são bastante reduzidos, pois 80,8% deles afirmaram descansar apenas um dia por semana. Outros 14,4% dos pesquisados afirmaram tirar dois dias por semana para descansar. Já 4,8% dos moto-taxistas da cidade disseram não ter nenhum dia de descanso durante a semana. Isto é, 4,8% dos moto-taxistas de Ituiutaba trabalham todos os dias da semana, ganhando em média de um a dois salários mínimos e trabalhando em média entre dez e doze horas por dia.

Em Irecê – BA a realidade não é muito diferente, pois a maioria dos moto-taxistas (80%) ganha entre um e dois salários mínimos por mês, e para auferir tal rendimento 95% deles trabalham em média de 10 (dez) a 16 (dezesseis) horas por dia²²⁷. Dessa forma, Barreto (2010) demonstra que, pelo registro da extensa jornada de trabalho dos moto-taxistas de Irecê, o moto-taxismo é uma atividade altamente degradante para os trabalhadores que dela dependem.

Barreto (2010) utiliza dois argumentos, baseados no pensamento filosófico, para comprovar a sua hipótese de que o moto-taxismo é uma atividade degradante para o trabalhador. O primeiro deles remonta à obra de Hannah Arendt²²⁸. De acordo com as reflexões de Barreto (2010), ao trabalhar a questão da “condição humana”, entendida como as formas de vida historicamente datadas impostas pelo homem a si mesmo para sobreviver, Hannah Arendt distingue “labor” de “trabalho”. Enquanto para a autora o primeiro conceito refere-se ao “processo biológico necessário para a sobrevivência do indivíduo e da espécie humana [o segundo corresponde à] atividade de transformar coisas naturais em coisas

²²⁷ Os outros 5% dos moto-taxistas ireceenses trabalham de 6 (seis) a 10 (dez) horas diárias

²²⁸ ARENDT, Hannah. **A condição Humana**. 10, ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

artificiais” (BARRETO, 2010, p. 04). Para a filósofa, de acordo com a interpretação de Barreto (2010), apesar de se tratar de termos diferentes, labor e trabalho estão relacionados ao conceito de *vida activa*, uma construção criada na Grécia Antiga, que significa “ocupação, inquietude, desassossego” (BARRETO, 2010, p. 04)²²⁹. A *vida activa* se opõe a *vida contemplativa*, pois “o homem, no sentido dado pelos gregos antigos, só é capaz de tornar-se homem quando se distancia da vida activa e se aproxima da vida reflexiva, contemplativa” (BARRETO, 2010, p. 04). Assim, de acordo com essa lógica de pensamento, só é considerado ser humano aquele que não precisa destinar longas horas do seu dia com atividades relacionadas ao labor e ao trabalho e tenha tempo disponível para se dedicar ao pensamento, reflexão e contemplação dos saberes, da política, das artes etc. A partir desta constatação, Barreto (2010, p. 04) conclui: “ao se transpor essa ideia grega da realidade aos pesquisados, certamente, se conclui que eles [moto-taxistas] não podem ser classificados no conceito grego de homem, uma vez que estes sujeitos trabalham até 16 horas diárias”.

O segundo argumento utilizado por Barreto (2010) para comprovar que o moto-taxismo em Irecê é uma atividade degradante para aqueles que sobrevivem dela, baseia-se na obra do filósofo alemão Friedrich Nietzsche.

Nietzsche afirma em seu “Humano, demasiado humano” que, aquele que não reserva, pelo menos, ¾ do dia para si é um escravo. A base disso encontramos em Sócrates: se é apenas para comer, dormir, fazer sexo, que o homem existe, então, ele não é homem, é um animal. Pois assim era visto o escravo: um animal. Um animal necessário para a formação de “homens”. É muito importante salientar que a escravidão da Grécia antiga é bem diferente da escravidão dos tempos modernos. Salienta-se que na contemporaneidade a escravidão é um meio de baratear a mão-de-obra, e assim, conseguir maior lucro. (BARRETO, 2010, p. 7)

Como os moto-taxistas ireceenses são profissionais que trabalham dezesseis horas do dia, eles não conseguem reservar 3/4 do dia para executar tarefas cotidianas para si mesmos. Na verdade, eles utilizam 2/3 do seu tempo em cada dia prestando o serviço de transporte para outras pessoas. Além disso, eles não dispõem de tempo para pensar, refletir ou contemplar acerca de coisas que extrapolam o mundo do trabalho. De acordo com a antiga lógica grega de pensamento, essas pessoas estão distantes da humanidade. Obviamente, Barreto (2010) não defende a ideia que os moto-taxistas não são seres humanos. Ele espera destacar, por meio

²²⁹ De acordo com Barreto (2010, p. 04) *vida activa* é algo “que os mototaxistas [de Irecê – BA], sujeitos desta pesquisa têm em demasia”.

desta discussão, o processo degradante pelo qual vem passando os profissionais que atuam nesta área.

Em outro trabalho (MELO, 2012), analisando a influência da Declaração Universal dos Direitos Humanos no exercício do moto-taxismo, eu procurei discutir as precárias condições de trabalho verificadas na realização desta atividade. Apesar de não ser um tratado, mas uma declaração sem obrigatoriedade legal, a Declaração Universal dos Direitos Humanos (DHDU) foi de fundamental importância para garantir direitos básicos e liberdades fundamentais a todos os seres humanos, sem qualquer distinção. No entanto, quando se analisa o trabalho dos moto-taxistas, verificamos a ausência de alguns direitos básicos, previstos desde a sua adoção pela Organização das Nações Unidas em 1948.

O parágrafo terceiro do Artigo 23º da Declaração Universal dos Direitos Humanos reza que “todo ser humano que trabalhe tem direito a uma remuneração justa e satisfatória, que lhe assegure, assim como à sua família, uma existência compatível com a dignidade humana, e a que se acrescentarão, se necessário, outros meios de proteção social” (ONU, 1948). No entanto, como foi verificado anteriormente, a renda de muitos moto-taxistas não é “justa e satisfatória”. Uma das alternativas encontradas pelos moto-taxistas para auferir maior renda e garantir as condições básicas necessárias para sua existência e de sua família é estender consideravelmente as jornadas de trabalho, realizadas em um ambiente estressante que é o trânsito e sob condições precárias em que se encontram a maioria das centrais e pontos. Mas esta alternativa acaba contrariando os preceitos do Artigo 24º da mesma Declaração, que prevê que “todo ser humano tem direito a repouso e lazer, inclusive à limitação razoável das horas de trabalho e férias periódicas remuneradas” (ONU, 1948). Assim, diante da baixa a remuneração pelo serviço, os moto-taxistas precisam se sujeitar a extensas e desgastantes horas de trabalho, diminuindo bastante ou até mesmo eliminando o seu tempo de repouso. Além disso, como o moto-taxismo é uma atividade informal, os trabalhadores não têm alguns direitos previstos em lei para os trabalhadores formais, como férias remuneradas.

Dessa maneira, chega-se à conclusão que mesmo após 66 anos de sua adoção, a Declaração Universal dos Direitos Humanos ainda não consegue influenciar de maneira decisiva as legislações trabalhistas nacionais a ponto de garantir o exercício mais humano da profissão para esta nova classe profissional, os moto-taxistas (MELO, 2012).

Para os moto-taxistas da Rocinha a realidade é representada de maneira diferente conforme aponta a pesquisa de Fonseca (2006). O estudo evidencia que a principal razão da escolha do moto-taxismo como profissão pelos jovens daquela comunidade não é o rendimento, mas a autonomia que eles têm nesta atividade. Na fala dos moto-taxistas a “autonomia se associa ao trabalho sem patrão, à liberdade de ir e vir, à flexibilidade de horários, ao controle do próprio tempo” (FONSECA, 2006, p. 8). Por outro lado, a autora chama atenção para aspectos negativos dessa autonomia que muitas vezes passam despercebidos por alguns jovens moto-taxistas.

Contudo, essa autonomia encobre a relação de controle exercida pelo dono do ponto sobre o mototáxi, que paga a diária, mesmo quando não trabalha, e muitas vezes com juros. Encobre também a falta de proteção social, particularmente grave em situações de doença ou acidentes. Numa outra clave e sem descharacterizar as vantagens da autonomia, é a isso que aludem os informantes de pesquisa, quando indagados sobre o lado negativo de seu ofício. (FONSECA, 2006, p. 8)

Um retorno à Sociologia clássica permite a melhor compreensão deste fenômeno. “Na obra de Marx, diferentemente da forma trabalhada e consagrada pela bibliografia que tratou do tema, existe uma distinção entre alienação (*Entäusserung*) e estranhamento (*Entfremdung*)” (RANIERI, 2006, p. 01, grifos do autor).

[...] enquanto alienação tem o significado de algo ineliminável do homem, uma exteriorização que o autoproduz e forma no interior de sua sociabilidade, estranhamento é designação para as insuficiências de realização do gênero humano decorrentes das formas históricas de apropriação do trabalho, incluindo a própria personalidade humana, assim como as condições objetivas engendradas pela produção e reprodução do homem. (RANIERI, 2006, p. 1)

Assim, para Marx alienação e estranhamento não são conceitos homólogos. Enquanto o primeiro refere-se a todo processo de trabalho em que a objetivação se faz presente, isto é, em que há transferência da força de trabalho ao objeto criado; o segundo refere-se aos obstáculos que impedem que o trabalhador se realize como ser e que o impedem de perceber o processo de alienação (objetivação) em que está inserido. Ou seja, o estranhamento é condição necessária para a existência da alienação na sociedade moderna burguesa²³⁰.

Em outras palavras, pode-se dizer que aquilo que Marx designa por alienação (ou exteriorização, extrusão, *Entäusserung*) tem a ver com

²³⁰ Uma apresentação mais detalhada da diferenciação entre os conceitos de “alienação” e “estranhamento” em Marx pode ser verificada em: RANIERI, Jesus. **A câmara escura:** alienação e estranhamento em Marx. São Paulo: Ed. Boitempo, 2001.

atividade, objetivações do ser humano na história, ao mesmo tempo em que estranhamento, pelo contrário, compõe-se dos obstáculos sociais que impedem que aquela atividade se realize em conformidade com as potencialidades humanas, obstáculos que, dadas as formas históricas de apropriação do trabalho e também de sua organização por meio da propriedade privada, faz com que a alienação apareça como um fenômeno *concêntrico* ao estranhamento. (RANIERI, 2006, p. 1, grifos do autor)

De acordo com as reflexões de Jesus Ranieri, Marx entende que as privações e insuficiências que a alienação causa aos trabalhadores só podem ser superadas por meio da supressão do estranhamento e não pelo fim das alienações, “pois estas últimas seguem a determinação de ser objetos e atos da produção e reprodução humanas e, portanto, derivadas da ineliminável atividade que caracteriza o homem” (RANIERI, 2006, p. 3). Assim, o caráter negativo da alienação está dado “pela sua forma estranhada de aparecimento e sua origem encontra-se no estranhamento do trabalho” (RANIERI, 2006, p. 33).

Partindo do pressuposto de que alienação e estranhamento são fenômenos relacionados, porém distintos, pode ser dito que a autonomia e, em certa medida, também a renda concernem o estranhamento desta atividade. Isto é, a falsa sensação de autonomia que os moto-taxistas têm, sobretudo aqueles vinculados a centrais particulares, são os obstáculos que impedem que o trabalhador perceba o processo de alienação (objetivação) em que está inserido e, posteriormente, não se realize como ser, desenvolvendo todas as suas potencialidades na realização da sua atividade profissional.

Em relação ao estado civil dos moto-taxistas de Uberlândia, não há levantamento com dados precisos, mas é possível fazer algumas inferências sobre suas situações familiares. Na pesquisa de campo, pode ser verificado que, em maioria, são trabalhadores casados, enquanto o tamanho da parcela de solteiros não ficou muito claro. É preciso destacar que o conceito de casamento utilizado pelos moto-taxistas é bastante amplo, cobre qualquer tipo de união entre duas pessoas, podendo ser religiosa, civil ou mesmo por acordo prévio entre as partes, o que eles chamaram de “juntar os trapos” ou “morar junto”. Interessante é que, às vezes, “morar junto” não implica, necessariamente, casamento, pois acontecem casos de duas pessoas morarem na mesma casa e não manterem relação conjugal. Da mesma forma, foram mencionados casos em que duas pessoas têm vida conjugal e moram em casas separadas. Entretanto, ficou evidente na pesquisa de campo que dividir a mesma casa é uma das condições fundamentais para afirmar-se como casado.

A condição de ser jovem e solteiro ou casado no perfil dos moto-taxistas assume muita importância para considerar como se dá a reprodução social e econômica dessa categoria de trabalhadores. Em suas falas, essa condição é sempre destacada e suscitou lembrar algumas premissas, incluídas na digressão a seguir.

É sabido que, em toda sociedade, há ritos de “entrada” e de “saída” para a identificação dos sujeitos na condição de jovem. Bourdieu (1983), Carmo (2001) e Abramo (1997), demonstram que a idade é uma categoria socialmente construída, variável nos sentidos para cada sociedade em seus diferentes momentos históricos, apresentando interseções com outras referências de identidade, entre as quais o gênero e a classe. Entretanto, de forma genérica para as sociedades contemporâneas, a juventude é definida como o trânsito entre infância e idade adulta. Isto é, a idade juvenil começa com as mudanças físicas da puberdade (maturação das funções reprodutivas), concomitantes com as transformações intelectuais e emocionais, e termina com a inserção do indivíduo no mundo adulto. De acordo com Freitas (2005, p. 7)²³¹ a inserção no mundo adulto, que marca o fim da juventude, abarca cinco expectativas: 1) terminar os estudos; 2) viver do próprio trabalho, 3) sair da casa dos pais e tornar-se responsável ou co-responsável pelo seu próprio lar; 4) casar-se; 5) ter filhos. A realização dessas cinco expectativas traduz a condição de adulto e de estar apto a produzir e reproduzir a vida em sociedade. Nas sociedades modernas, tornar-se adulto pode comportar diferentes ritmos e durações, de acordo com conjunturas históricas e sociais e também com diferentes trajetórias grupais e individuais.

Ao observar e analisar trajetórias de sujeitos muito particulares, como são os dos moto-taxistas, identificados por uma atividade profissional considerada instável e precária, suspeita-se de sua qualificação para inserir-se em relações de trabalho permanentes, ou seja, pode-se duvidar da viabilidade de sua reprodução social e econômica. Um dos critérios de análise para responder a essa dúvida é saber como se distribuem e atuam os moto-taxistas solteiros, cuja maioria é de jovens, e casados, com maioria de adultos, nas diferentes formas de organização do trabalho na atividade.

Constatou-se na pesquisa de campo que a maioria dos moto-taxistas solteiros e recém iniciados na profissão trabalha nas centrais particulares. Por sua vez, nas sociedades por quotas e entre os moto-taxistas individuais é raro encontrar trabalhadores solteiros, uma vez

²³¹ FREITAS, Maria Virginia de (Org.). **Juventude e adolescência no Brasil:** referências conceituais. São Paulo. Ação Educativa. 2005.

que, conforme foi visto, nestas centrais estão os trabalhadores de faixa etária mais elevada. De qualquer maneira é preciso ressalvar que essa distribuição não pode ser entendida de forma muito cristalizada, pois diferentes conjunturas e trajetórias individuais podem alterar o padrão. Por exemplo, durante a pesquisa foi possível encontrar moto-taxistas de 23 (vinte e três) anos que haviam cumprido todos os requisitos para entrar na vida adulta, e já eram proprietários de quotas em sociedades de moto-táxi. Ao mesmo tempo era possível encontrar moto-taxistas com idade correspondente a 40-50 anos, que ainda não haviam se casado e/ou tido filhos, e exerciam a profissão vinculados de modo precário às centrais particulares.

Os moto-taxistas que apenas namoram, por sua vez, apresentam um *ethos* que se assemelha mais com o dos solteiros (que não têm relação estável) do que com o dos moto-taxistas casados. Isto acontece porque, mesmo com relação estável, residir na mesma residência é o critério decisivo para definir-se como “casado” e, portanto, adulto, nesta categoria de trabalhadores. Essa condição civil e social de casado e adulto se comprova ao se constatar que quase a totalidade dos trabalhadores casados se define como os principais responsáveis pelo provimento dos seus lares. Falas como “sou eu que coloco comida em casa, pago as contas”, “eu garanto o leite das crianças”, demonstram que grande parte dos moto-taxistas constituem família ou dependentes e são os principais responsáveis por sua manutenção. Esta conjuntura é semelhante à verificada em Lins – SP, em que a grande maioria de moto-taxistas “possui família constituída ou contribui mensalmente com a pensão alimentícia” (VIOLATO; WAISMAN, 2005, p. 7).

Por essa condição entende-se a extensão maior ou menor da jornada de trabalho, pois há variações de acordo com cada um dos estados civis, casado ou solteiro. Pode ser entendido que as extensas jornadas de trabalhos realizadas por moto-taxistas casados são justificadas pela necessidade de prover suas famílias. Mas as variações da jornada ocorrem também quando considerado o grupo dos separados, que se subdivide em dois: a) os separados que desfizeram o casamento anterior, mas constituíram outra família, com outra pessoa; b) os dos separados propriamente ditos, que desfizeram seus casamentos sem constituir outra família, tornando-se solteiros com algumas obrigações familiares remanescentes. Os membros do primeiro subconjunto dos separados são os que mais estendem a sua jornada de trabalho, pois precisam sustentar a família atual e ainda “mandar dinheiro” para as antigas famílias, por meio de pensões estabelecidas por lei ou por acordos espontâneos. Alguns sujeitos deste grupo declararam ajudar além do estabelecido, quando possível e necessário, na compra de

roupas, alimentos, lazer, remédios, dentre outras demandas eventuais. No segundo grupo, a exigência de jornada muito extensa é menor, pois seus trabalhadores cumprem com as obrigações do grupo anterior e ainda vivem a vida de solteiro, mas os gastos são menores.

Os moto-taxistas solteiros e/ou em namoros, em sua maioria não moram mais com os pais, mas em suas próprias casas, quase sempre alugadas, sozinhos ou com colegas e amigos, que compartilham da mesma condição ou semelhante. Já os moto-taxistas solteiros, incluindo os separados, se distanciam de seus familiares, sobrevivem de forma relativamente autônoma, libertando-se da “amarra” de voltar cedo para casa para não deixar os familiares preocupados, restando aos separados fazer alguma companhia aos filhos, quando os têm. Por fim, vale registrar que esses moto-taxistas apresentam a particularidade de ter gastos maiores com lazer, pois na condição de solteiros se permitem ir a barzinhos, festas, shows à procura de relacionamentos. Muitos deles afirmaram a necessidade de estender as suas jornadas de trabalho para manter padrão de vida com esses componentes, próprios da condição de jovem.

Mais uma correlação relevante nesta parte das análises é a que se observa entre estado civil e turno de trabalho. De acordo com relatos colhidos em campo, os números de solteiros e casados que se ocupam na atividade variam de acordo com os turnos de trabalho. Os moto-taxistas que concentram seu trabalho durante o dia formam maioria, por conta da demanda maior por corridas. Neste período do dia estão, portanto, os casados e solteiros que têm a atividade como principal fonte de renda. Para além do fato de a demanda ser maior neste turno, os moto-taxistas casados resguardam o turno da noite para descanso e convívio familiar e os solteiros aproveitam o tempo noturno para práticas de lazer. Por seu lado, os moto-taxistas mais presentes durante a noite são, quase sempre, casados e “pais de família” que não têm no moto-taxismo a principal fonte de renda. Realizam a atividade depois dos seus expedientes nos empregos principais e nos dias de “pico” (finais de semana e feriados).

Outro dado contido nas pesquisas, importante para se conhecer o perfil do moto-taxista überlandense, foi o tempo médio de permanência na profissão anterior. Em pesquisa realizada pelo SETTRAN em 2001 e 2005, o tempo médio foi calculado, respectivamente, em 4,5 anos e 4,6 anos. No entanto, no ano de 2006, com base nos dados obtidos por Silva (2007), o tempo médio de permanência no antigo emprego subiu para 8,54 anos. Com base nestes dados, pode-se admitir que, pelo aumento na quantidade de anos trabalhados na profissão anterior, muitos trabalhadores com dificuldades de reinserção no mercado de

trabalho procuraram o moto-taxismo como opção, comprovando que o moto-táxi é uma alternativa de enfrentamento ao desemprego na cidade de Uberlândia.

Ainda de acordo com Silva (2007), sobre as profissões exercidas anteriormente, em 2001, as mais comuns eram de vendedor, serviços gerais, operador de máquina, porteiro, vigilante, cobrador, motorista, comerciante, policial. Em 2005, as antigas ocupações dos moto-taxistas eram de motorista, vendedor, pedreiro, entregador, vigilante, gráfico, comerciante, autônomo, operador de caixa, policial, marceneiro, auxiliar administrativo, frentista, fiscal de obras, borracheiro, garçom, técnico em eletrônica. Na pesquisa de 2006, esse quadro permanece praticamente o mesmo, uma vez que as profissões dos moto-taxistas eram vendedor, motorista, ajudante de transportes, segurança, mecânico, operador de guincho, ajudante de produção, segurança, operador de caldeira, comerciante, carpinteiro/pedreiro.

A pesquisa de campo para este estudo, realizada em diversos pontos e centrais de Uberlândia, comprovou os dados levantados por Silva (2007), uma vez que os moto-taxistas pesquisados também afirmaram exercer anteriormente ocupações situadas no chamado setor de serviços e comércio que não são exigentes de graus elevados de escolaridade.

Depois de considerar as profissões passadas, as perspectivas para o futuro profissional foram abordadas, para avaliar o modo como são encaradas a transitoriedade ou a permanência no moto-taxismo. Revisitando a bibliografia específica, foi possível notar que esta questão foi abordada por outros autores em diferentes cidades. Conforme aponta o estudo de Gomes e Duque (2009), os moto-taxistas de Sobral – BA parecem não encarar o moto-taxismo como profissão transitória. O principal fator para formação desta mentalidade é que nesta cidade o serviço é regulamentado. Como não são emitidas novas permissões para trabalhar na cidade, a compra de uma licença depende do interesse de alguém em vendê-la. Uma vaga para trabalhar como moto-taxista em Sobral valia, no ano de 2009, cerca de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais)²³². Mesmo com o valor elevado raramente há vagas à venda, o que indica uma situação de permanência dos trabalhadores na atividade.

Por outro lado, de acordo com Fonseca (2006), apesar da renda dos jovens moto-taxistas da favela da Rocinha ser totalmente auferida pela realização do transporte de passageiros e de pequenas cargas, a profissão é vista por eles como algo transitório.

²³² De acordo com o cálculo da inflação acumulada no período de Janeiro de 2009 a Janeiro de 2015 (35,38% em 72 meses), tomando como referência o Índice Geral de Preços (IGP), estima-se que uma vaga de moto-táxi em Sobral hoje esteja valendo aproximadamente 27.076,96.

Assim, se a juventude é vista como um período da vida transitório, também o exercício da ocupação de moto-táxi é visto como tal. Na fala dos entrevistados, prevalece a representação de que é um trabalho temporário, provisório, um meio, mais do que um fim. O moto-táxi não é representado como uma profissão, uma “carreira” por tempo indeterminado. É, principalmente, uma estratégia do aqui-e-agora, uma inserção imediata no mundo do trabalho que facilita o acesso ao mercado de consumo. Quando questionados sobre o futuro, sobre os planos de carreira, a atividade é descartada pela falta de proteção social, pelo desgaste e pelos riscos que lhe são inerentes (FONSECA, 2006, p. 5).

Em outros trabalhos (BARRETO, 2010; VIOLATO; WAISMAN, 2005) fica evidente que os moto-taxistas estão sujeitos às adversidades da profissão (condições precárias de trabalho, falta de segurança trabalhista, dentre outros) para garantir seu sustento e de suas famílias. Ou seja, ao mesmo tempo em que o desemprego, a baixa escolaridade e a dificuldade de recolocação no mercado de trabalho situam o moto-táxi como uma importante alternativa de trabalho, essas mesmas condições diminuem o grau de autonomia dos trabalhadores em relação à profissão. Obrigam-nos a aceitar a exploração dos proprietários das centrais e a realizar extensas jornadas de trabalho, arriscando as suas vidas todos os dias. Prova disso é que, segundo a pesquisa de Barreto (2010, p. 9), da mesma forma que os moto-taxistas da Rocinha veem a profissão como algo transitório, 90% dos moto-taxistas de Irecê – BA desejam trocar de atividade, enquanto apenas 10% almejam continuar na profissão.

A diversidade de posicionamentos acerca da permanência na atividade também pode ser verificada nas pesquisas de campo realizadas para esta dissertação. De início, ao indagar aos moto-taxistas überlandenses se desejavam ou não continuar na profissão, as respostas foram divergentes. Um grupo afirmou desejar continuar na profissão, enquanto outro almejava o ingresso em uma atividade nova. Os moto-taxistas do primeiro grupo demonstraram estar satisfeitos com a renda e com as condições de trabalho, afirmando não pensar em trocar a profissão por outro emprego, mesmo com carteira de trabalho assinada. E destacaram alguns pontos que sustentavam sua opção. Para eles, a principal vantagem na atividade está na possibilidade de escolha dos horários de trabalho, pois mesmo nas centrais com turnos definidos, há certa margem de liberdade. Também destacaram a falta de cobrança no ambiente de trabalho, mesmo sabendo da existência de regras tácitas e sanções punitivas na profissão, tais como o “gancho”. Por fim, apontaram a remuneração que, conforme foi visto, lhes permite dar conta das obrigações e apresenta fluxo de caixa contínuo, pois quase

nunca deixa os trabalhadores sem dinheiro no bolso, como também verificou Fonseca (2006), ao estudar os moto-taxistas da favela da Rocinha, no Rio de Janeiro.

Para a outra parcela de trabalhadores o moto-taxismo é uma atividade temporária, realizada enquanto não surge uma oportunidade melhor de emprego. Estes trabalhadores também levantaram pontos que sustentam o seu desejo de mudar de profissão. De modo surpreendente, um dos principais motivos para desejarem a troca de atividade não são as condições precárias de trabalho, os riscos da profissão ou mesmo a ausência de direitos e garantias trabalhistas, mas os estereótipos criados sobre os moto-taxistas, embora os motivos acima mencionados também contribuam para a falta de perspectiva na profissão.

Os mesmos pesquisados afirmaram que a população em geral rotula os moto-taxistas de “vagabundos”, “desocupados”, “imprudentes”, “maloqueiros”, dentre outras representações negativas. Reconhecem que a criação de estereótipos não se dá ao acaso, são justificadas por alguns fatos, mas as explicações por eles apontadas para a estereotipia são contraditórias. Muitos sustentaram que a principal fonte para a criação destes estereótipos acontece porque algumas centrais não fazem qualquer tipo de filtro para seleção de moto-taxistas, aceitam qualquer pessoa na profissão, independente da sua biografia. Esta facilidade de entrada no serviço possibilita que a atividade atraia muitos dos sujeitos mais rejeitados no mercado de trabalho formal, tais como ex-presidiários, usuários de drogas, dentre outros.

Essa questão tornou-se ponto importante na pesquisa, pois durante a conversa com donos de centrais ou mesmo ao verificar informações disponíveis na internet sobre centrais de moto-táxi überlandenses, candidatos ao ingresso em qualquer das centrais deveriam portar a CNH “B” (para motocicletas), apresentar currículo com referências e ficha criminal. Assim, donos e sócios proprietários de centrais não aceitam criar vínculos com moto-taxistas com antecedentes criminais, nos termos dos próprios trabalhadores, “que tivessem passagem” ou “ficha suja”. A questão, então, pode ser colocada da seguinte forma: se os moto-taxistas com antecedentes criminais não são aceitos na atividade, como podem ser a fonte para a criação de estereótipos negativos da profissão? A resposta surgiu quando ficou evidente na fala dos moto-taxistas que, na prática, a exigência de “ficha limpa” para entrar na atividade não existe, pois muitas pessoas com antecedentes criminais exercem a profissão. Assim, a estereotipia tem outras origens, porque para os clientes é muito difícil saber quais dos trabalhadores têm ou não “ficha limpa”. Os preconceitos com os moto-taxistas parecem, então, os mesmos que atingem todas as categorias de trabalhadores ocupados em atividades que, aparentemente, são

pouco exigentes em qualificações positivas, incluindo desde escolaridade elevada até a aparência física. As contradições ficaram mais claras quando os próprios moto-taxistas afirmaram que a atividade exerce uma importante função social ao empregar pessoas que, por conta de sua ficha criminal, poderiam ter dificuldade de ingressar novamente no mercado de trabalho formal. E foram mais além, ao dizer que os trabalhadores “com passagem”, em geral, são os que exercem a atividade de forma mais correta, pois “não desperdiçam a sorte que tiveram”, pois têm a consciência de que pode não haver nova oportunidade de emprego.

Portanto, os estereótipos construídos em torno dos moto-taxistas não se apresentam como particularidades notáveis quando considerados os vigentes para o conjunto das categorias de trabalhadores autônomos, muitas vezes chamados de “informais” e, por isso, desqualificados de uma forma ou de outra no imaginário social, quase sempre sem reconhecimento por atuarem sem regulamentação oficial, supostamente sem estabilidade financeira, dentre outros preconceitos que sofrem, em sua maioria. Aqui, cabe lembrar que há preconceitos e também críticas pertinentes às condutas de muitos dos condutores de motos, entre os quais se incluem os moto-taxistas, tais como: a velocidade e a direção agressiva com que circulam nas vias; as formas imprudentes como circulam por entre os carros, em cima de calçadas, nas faixas reservadas de ônibus e nas ciclovias. De qualquer forma, as contradições aqui apontadas, que estão presentes na realidade dos preconceitos e nas próprias falas dos moto-taxistas, fazem com que grande parte deles assuma o desejo de mudar de profissão.

Entretanto, os que se incluem neste grupo também destacam dificuldades de efetivar a troca de ofício; isso ficou evidente durante a pesquisa de campo, quando um dos trabalhadores fez uma metáfora muito interessante acerca da atividade. O moto-taxista comparou o moto-taxismo com uma droga, em que os moto-taxistas são os usuários/dependentes que não suportam a sua abstinência. Ao realizar esta comparação, o moto-taxista quis dizer que, por mais que alguns trabalhadores indiquem o desejo de abandonar a profissão, não conseguem fazê-lo diante das dificuldades de adaptação enfrentadas ao ingressar nos novos ofícios. Então, cedo ou tarde, voltam a exercer o moto-taxismo. Durante o mesmo dia em que esta alegoria foi citada, estava passando pelo ponto um antigo moto-taxista, falando sobre a dificuldade de adaptação e a insatisfação na sua ocupação nova, demonstrando interesse em voltar a trabalhar com moto-táxi. Ao que parece, em grande medida, a dificuldade de adaptação em outras ocupações se dá pelo fato de estarem desacostumados de receber ordens, de trabalhar em ambientes fechados e, principalmente, por estarem acostumados com a posse

de dinheiro, mesmo em pequenas quantias, todos os dias. Pode ser dito, em suma, que o moto-taxismo acaba forjando um trabalhador com características peculiares, desenvolvidas durante a execução cotidiana da sua atividade profissional, que passam a integrar o seu *ethos* e interferir de maneira direta na sua sociabilidade, ou seja, na forma de ver o mundo e de se relacionar com as pessoas.

Apesar de alguns moto-taxistas apontarem a possibilidade e demonstrarem interesse de mudar de profissão, essa disposição encontra alguns empecilhos até mesmo na comparação com as rendas diretas e indiretas auferidas em certas ocupações legalmente formalizadas. As rendas no moto-taxismo podem ser comparativamente mais vantajosas em muitos casos de trabalhadores cuja qualificação poderia possibilitar outro trabalho. Um relato colhido em campo demonstra bem essa situação. Um moto-taxista de mais ou menos 25 (vinte e cinco) anos, vinculado a uma central particular, portador de diploma de nível superior e que exerce a profissão há mais ou menos dois anos, explicou que completou escolaridade de nível superior há pouco mais de um ano, mas nunca encontrou uma oportunidade de emprego em sua área de formação, que oferecesse rendimentos sequer semelhantes aos que ele obtém com o moto-taxismo. Por isso, optou por ingressar na atividade, que continua exercendo até os dias da pesquisa. De acordo com o moto-taxista, as propostas salariais que teve para atuar em sua área de formação sempre estiveram em torno de R\$ 800,00 (oitocentos reais). Ele afirmou que, por esta quantia, não valia trocar o moto-taxismo por outra profissão, mesmo se ela apresentasse a segurança de emprego formalizado, salário fixo e outros benefícios (convênio médico, dentre outros). Mas caso encontrasse um emprego na sua área que lhe rendesse por volta de, pelo menos, R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais) mensais, ele trocaria de profissão. De início, este relato pareceu confirmar que os rendimentos são um dos principais atrativos para a permanência na profissão e de que o desejo de mudar de trabalho é uma constante para uma parcela destes trabalhadores. Entretanto, ao relembrar os cálculos das rendas obtidas, é possível perceber que as rendas líquidas obtidas pelos moto-taxistas vinculados a centrais particulares, como é o caso do trabalhador do relato acima, estão relativamente próximas das rendas que o moto-taxista afirmou ter recusado. Em outras palavras, foi constatado que os moto-taxistas vinculados a centrais particulares têm rendimentos médios mensais que beiram os R\$ 1.155,00 (um mil cento e cinquenta e cinco reais). Ao comparar com os R\$ 800,00 (oitocentos reais) oferecidos ao moto-taxista para atuar na sua área de formação, vê-se uma diferença de R\$ 355,00 (trezentos e cinquenta e cinco reais). Quando se leva em consideração

que grande parte das profissões formalizadas oferece benefícios adicionais e obrigatórios como salário fixo, férias remunerada, décimo terceiro salário, auxílio e assistência em doenças ou convênio médico, cesta básica, vale transporte, vale alimentação, dentre outros, constata-se que a margem diferencial de renda maior no moto-taxismo pode compensar todos esses benefícios legalmente formalizados, sem abrir mão da liberdade de horários, da relativa ausência de obediência a hierarquias, da chance de sempre ter dinheiro no bolso, dentre outros aspectos valorizados por estes trabalhadores.

No caso específico das sociedades por quotas, um fator importante que evita a migração dos trabalhadores para outras atividades é a segurança financeira que eles alegam ter mantendo-se associados à central ou ponto. Por apresentarem maior média de idade, muitos sócios de centrais admitem sentir vontade de mudar de profissão, de arrumar um emprego formal, com menos riscos, mas têm grandes dificuldades de realizar esta mudança de atividade por serem quotistas de sociedades com custo/benefício muito bom do ponto de vista econômico, uma vez que os rendimentos superam em muito os gastos na profissão. Dessa forma, neste caso, por mais que aleguem estar “cansados” da profissão, muitos não se desfazem de suas quotas, mesmo quando não estão trabalhando como moto-taxistas, pois preferem arcar com pequenos gastos mensais para a manutenção da central e ter um “emprego garantido”, em caso de qualquer eventualidade, do que vender suas quotas e não ter mais alternativa de renda nas casualidades ruins de qualquer espécie. No caso dos moto-taxistas vinculados a sociedades por quotas intransferíveis, a vaga estará sempre disponível para o sócio, uma vez que mesmo se permanecer longos períodos de tempo sem exercer a profissão, sempre que necessário poderá retomar suas atividades no local em que é sócio e proprietário.

Assim, diante da diversidade e de certa dubiedade nas posições dos moto-taxistas quanto às vantagens e desvantagens de permanecer na ocupação, é possível inferir que o moto-taxismo apresenta algumas contradições próprias do trabalho informalizado do ponto de vista institucional, mas propicia recursos de sobrevivência com algumas garantias. Pode-se admitir que o moto-taxismo é atividade que permite a reprodução social e econômica da maioria de seus profissionais, pela constituição de famílias estáveis.

Ao considerar os trabalhadores solteiros, algumas inferências também podem ser realizadas, sobretudo quando se leva em consideração o número elevado de moto-taxistas na faixa etária de 20-40 anos (68,14%), o seu nível predominante de escolaridade, o tempo de permanência na atividade e a percepção que têm dos rendimentos na profissão. Na faixa larga

de idade que é predominante por certo se inclui parcela considerável de trabalhadores jovens. Então, admite-se que a atividade se constitui tanto como opção de ingresso como de permanência no mundo do trabalho, a despeito das incertezas e contradições do ofício. O tempo de trabalho na atividade, apesar de muito variado, é relativamente longo e também indica haver certa estabilidade dos trabalhadores no ofício, mesmo quando é assumido como “bico”, enquanto os níveis de rendimentos não estão muito distantes dos que são auferidos por outros trabalhadores com níveis de escolaridade iguais ou superiores aos predominantes entre os moto-taxistas.

Evitar os estereótipos relacionados aos motociclistas apareceu como central na pesquisa quando levantados os principais motivos que levam os moto-taxistas a desejar a mudança de profissão. Entretanto, outros fatores apareceram nas falas destes trabalhadores, como os riscos inerentes à profissão. Em Uberlândia – MG, conforme apontam os estudos de Silva (2007), o principal fator de risco no desenvolvimento do ofício é o trânsito da cidade. Na pesquisa realizada pela autora em 2006, foi constatado que 74% dos moto-taxistas entrevistados haviam sofrido algum acidente de trânsito, sendo que 42% deles sofreram pelo menos um acidente, 19% sofreram dois acidentes, 15% accidentaram-se por três vezes e 24% sofreram quatro acidentes ou mais.

Em 2001, em pesquisa realizada pela SETTRAN e tomada como base de dados por Silva (2007), os principais problemas enfrentados no trânsito foram imprudência (40%), seguida da complicaçāo do trânsito²³³. Em 2005, em pesquisa também realizada pela SETTRAN, 37,5% dos moto-taxistas überlandenses colocaram a falta de educação como um dos principais problemas do trânsito, enquanto que 28,1% citaram a falta de recapeamento das vias e 21,8% citaram a sinalização precária das vias de circulação²³⁴. No ano de 2006, na pesquisa realizada pela própria geógrafa, foi constatado que a imprudência é o principal problema enfrentado pelos moto-taxistas no trânsito überlandense, seguido de perto pelo desrespeito ao motociclista (26%) e pela falta de educação dos condutores em geral (14%)²³⁵.

²³³ Uma parcela de 30% não soube responder à pergunta e os 10 % restantes não foram citados pela autora em seu trabalho.

²³⁴ A autora não citou em sua dissertação a alternativa escolhida por 12,6% dos entrevistados sobre os principais problemas enfrentados no trânsito.

²³⁵ Não constou no trabalho a opção de 29% dos entrevistados para a resposta desta questão.

Os relatos obtidos em campo para este estudo não divergem dos que foram elencados nessas pesquisas, quanto aos principais riscos de trabalho no moto-taxismo. De acordo com alguns dos moto-taxistas abordados, os dois principais fatores de risco na realização da atividade em Uberlândia são os acidentes no trânsito e os assaltos. Afirmaram que Uberlândia é uma cidade com “trânsito pesado”, ou seja, possui fluxos intensos de veículos em suas vias, aumentando as chances de ocorrência de acidentes de trânsitos (AT). Somado a isso, observaram que os motoristas de Uberlândia são do tipo “roda presa” ou “navalha”, por serem muito imprudentes, dirigirem de maneira perigosa, desrespeitando sinalização e regras básicas de circulação. A falta de sinalização antes da mudança de direção do veículo (“dar seta”) é a principal responsável pela maior parte dos acidentes entre automóveis e motociclistas.

Por seu lado, alguns moto-taxistas não visualizam nenhum grande risco na realização da atividade na cidade de Uberlândia. Tal opinião não foi dada sem argumentação. Na ótica destes trabalhadores, como o seu ambiente de trabalho é a rua e o trânsito, todos os moto-taxistas estão sujeitos a acidentes e assaltos, da mesma forma que qualquer outro sujeito que sai de sua casa e circula pela cidade em sua motocicleta. Então, desde que seja um condutor responsável, que respeite as normas de circulação e as regras de trânsito, as chances de acidentes se reduzem consideravelmente. Também argumentaram que a experiência adquirida ao longo do tempo em que prestam o serviço de moto-táxi os ajudou a desenvolver técnicas de prevenção, tais como perceber e recusar passageiros que representem risco para sua segurança.

Por isso algumas centrais desenvolveram uma série de medidas corporativas e procedimentos padrão para garantir maior segurança aos moto-taxistas. Um trecho extraído no campo FAQ – Perguntas Frequentes, disponível no site de uma das maiores centrais de moto-táxi de Uberlândia exemplifica bem estas medidas e procedimentos.

Já sou cliente, moro no centro da cidade e estou 30 km fora da cidade, posso solicitar um Moto-Táxi?

Para isso é preciso preencher o cadastro no site antes de solicitar o serviço. Assim que preenchido, ligaremos diretamente para o cliente para confirmação de dados. Quando o cliente estiver nesta situação bastará que ele informe os dados e senha de cadastro informada pela central de atendimento.

Se eu ligar de um telefone público (Orelhão) não sendo cliente cadastrado e estando em bairros distantes, como Canaã, Dom Almir, Morumbi, Tocantins e etc. o Pontual Moto taxi envia um motoqueiro para me atender? E qual o tempo para que o Moto Taxi chegue no meu bairro?

Nós atendemos toda a cidade de Uberlândia, porém existem algumas regiões onde atendemos somente telefones de residências ou clientes cadastrados.

(Disponível em: www.pontualmototaxi.com.br. Acesso em: 20 de maio, 2012; grifos do autor)

Dessa maneira, alguns moto-taxistas costumam recusar corridas (noturnas ou diurnas) para bairros rotulados como redutos de uso e venda de drogas, citando os bairros Lagoinha e Esperança e deixando dúvidas sobre os critérios que adotariam para incluir ou excluir outros bairros em sua classificação de mais ou menos perigosos. Segundo eles, muitos usuários contratam o serviço para se dirigir a esses bairros onde realizam a compra de entorpecentes, deixando os moto-taxistas expostos a grandes riscos. O fato é que depois de realizar viagens de pessoas com o mesmo perfil para um mesmo lugar, eles começam a conhecer as “bocas de fumo” da cidade, como são chamados os pontos de venda de quaisquer drogas e, por ter conhecimento desses redutos, se sentem ameaçados ao frequentá-los. Outros moto-taxistas realizam apenas corridas de ida a esses locais. Levam os passageiros até os pontos de venda de drogas e os deixam após receber pelo serviço. De acordo com eles, os passageiros estão tão “fissurados” para pegar a droga que nunca “criam caso” diante da recusa para tratar do transporte de volta ou para pagar o transporte de ida. Apenas se interessam em conseguir rapidamente os entorpecentes. Muitos deixam sem atendimento as chamadas para buscar passageiros nessas localidades, pois também têm receio de serem parados em *blitz* policiais ou serem perseguidos pela polícia no momento em que transportam passageiros portando substâncias ilícitas. Ao receber chamadas por telefone os mototaxistas não sabem quem está contratando o serviço e quais as suas reais intenções e, por isso, preferem não atender as chamadas de bairros rotulados como perigosos, pois em vez de passageiros, podem ser aguardados por assaltantes. Entretanto, durante as pesquisas de campo, muitos moto-taxistas tentaram desmistificar a ideia de que os bairros Esperança e Lagoinha são os mais perigosos. Alguns deles afirmaram sempre realizar corridas para estas localidades e nunca terem sofrido qualquer tipo de ameaça ou prejuízo. Mas sofreram assaltos e foram lesados com o não recebimento de viagens quando realizaram corridas para destinos socialmente reconhecidos como mais nobres na cidade.

Relatos como este colocam em dúvida as medidas desenvolvidas pelas centrais para garantir a segurança dos moto-taxistas. Devido a isso, há casos de trabalhadores que têm desenvolvido algumas estratégias individuais de segurança, para evitar riscos e perigos. Um dos métodos adotados é circular com posse de arma de fogo durante os horários de trabalho. Todos os moto-taxistas pesquisados negaram o uso dessa estratégia para se proteger/defender

de assaltos, por reconhecer que ela não é eficaz e ainda pode colocar a vida deles em risco, mas admitiram saber de colegas de serviço que a utilizam e acreditam na sua eficácia. Diante da contradição entre discurso e prática (afirmar que o porte de arma é comum, mas nenhum dos pesquisados utilizar o método de proteção individual), suspeita-se que é parte da estratégia de defesa não socializá-la, para não antecipar a técnica aos assaltantes ou não incentivar maior violência e agressividade durante os furtos. Além disso, pode ser uma estratégia de venda, pois o conhecimento de que o prestador do serviço porta arma de fogo pode atrapalhar a venda do mesmo.

Durante as visitas a campo, os moto-taxistas contaram diversas histórias de assaltos, inclusive muitas delas de roubo a mão armada. A maioria dessas histórias foi sobre assaltos visando dinheiro, quando entregam a quantia de que dispõem no momento, sem reagir. Mas contaram também outras histórias, em que o buscado pelo assaltante não era o dinheiro, mas a motocicleta. Nestes casos, os moto-taxistas quase sempre reagiram para tentar defender seu meio de transporte e instrumento de trabalho, mesmo reconhecendo os riscos reais de morte. Em várias das muitas histórias, afirmaram ter reagido a assaltos às suas motocicletas, e só não morreram porque eram mais fortes que os ladrões e acabaram tomando suas armas de fogo, impedindo os assaltos. Em uma das histórias contadas, o final foi trágico para o moto-taxista assaltado. Eles contaram que, alguns anos atrás, um colega quotista de uma sociedade morreu ao reagir a um assalto. Segundo os relatos, ele estava transportando um assaltante que se passava por passageiro e quando atravessavam um lugar distante e pouco movimentando, o ladrão anunciou o assalto, afirmando que iria levar a motocicleta. O moto-taxista reagiu e acabou sendo baleado e morto. Assim, contra as recomendações de segurança, a reação parece ser constante entre os trabalhadores que se deparam com situações perigosas. Isto acontece porque a grande maioria tem dificuldades e até impedimentos de fazer reposição das motos. Daí, tanto afínco para defenderem as motocicletas de roubos.

Um grupo de trabalhadores lembrou que, no início da prestação do serviço em Uberlândia, os roubos de dinheiro e motocicletas de moto-taxistas eram mais constantes. Porém, de acordo com os relatos, atualmente os números desses assaltos têm diminuído, embora ainda ocorram com relativa frequência. Alguns moto-taxistas levantaram hipótese bastante peculiar para o decréscimo nesse número de ocorrências: a criação de uma espécie de “consciência social dos bandidos”, que teriam percebido os moto-taxistas como trabalhadores dependentes das motocicletas para “sobreviver honestamente”. Por isso, quando procuram

motocicletas para roubar, evitam as dos motociclistas profissionais. Embora seja difícil confirmar tal hipótese, sua formulação serve para demonstrar a importância da motocicleta como principal ferramenta de trabalho desses trabalhadores e como instrumento essencial para a sobrevivência e reprodução social dos moto-taxistas.

Diante de todos os riscos inerentes ao ofício do moto-taxismo, que se somam aos decorrentes de não ser uma atividade regulamentada em diversos municípios brasileiros, não oferecer garantias trabalhistas em casos de acidentes, tais como auxílio-doença, licença remunerada por acidente no trabalho, dentre outras, a hipótese de os moto-taxistas investirem em seguros particulares e previdenciários, como meios de obtenção de maior segurança na atividade, foi levantada desde o início do estudo. Entretanto, a partir dos dados apresentados na dissertação de mestrado de Rejane Maria da Silva e das pesquisas de campo para este estudo, foi possível observar que uma parcela muito pequena dos moto-taxistas paga seguro contra acidentes e/ou investe em previdência privada, conforme pode ser notado a seguir.

Em relação aos trabalhadores que pagam seguros de acidentes, Silva (2007) observou que, em 2001, um percentual de 30% de moto-taxistas pagavam algum tipo de seguro. Em 2005, este número caiu para 6%, e, em 2006, subiu para 17% o número de moto-taxistas assegurados em caso de acidentes de trânsito. Silva (2007, p. 124-125) conclui que todos estes dados podem ser considerados percentuais muito baixos, diante da constatação de que a motocicleta é um veículo com grande risco de envolvimento em acidentes de trânsito.

Ao indagar aos moto-taxistas pesquisados em campo se pagavam seguro contra roubos e acidentes e/ou investiam em previdência privada, a resposta foi unânime e imediata: “pagamos apenas o seguro obrigatório e não investimos em previdência privada”. Como se sabe, todos os sujeitos que trabalham utilizando veículos são obrigados a manter os “documentos em dia”, para evitar multas e/ou apreensões. Como seus rendimentos ou, ao menos parte deles em alguns casos, estão diretamente ligados ao uso do veículo não é novidade que se mantenham em dia com as taxas obrigatórias – Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). A grande surpresa foi verificar que, apesar de grande parte deles reconhecerem que os acidentes de trânsito se configuram como os principais riscos na realização da sua atividade, não pagam qualquer seguro contra acidentes. Apenas alguns poucos moto-taxistas pagam outro seguro além do obrigatório e, mesmo assim, não se trata de

segurança contra acidentes, mas que cobre roubo da motocicleta. Esta constatação demonstra que, a despeito dos acidentes de trânsito serem mais comuns do que os assaltos à motocicleta, os moto-taxistas estão mais preocupados em não perder a posse de seu principal instrumento de trabalho do que garantir tratamentos em casos de acidentes.

Mais raros são os casos de trabalhadores moto-taxistas que pagam algum tipo de previdência privada, visando aposentadoria futura. O que se observou foi que alguns moto-taxistas, sobretudo aqueles de faixa etária mais elevada, vinculados às sociedades de quotas, reconhecem a importância de pagar o INSS. Dessa forma, enquanto os trabalhadores de mais idade e que têm o moto-taxismo como única fonte de renda contribuem com o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), como trabalhadores autônomos, com o intuito de se aposentarem no futuro, os moto-taxistas mais jovens e que têm perspectiva, mesmo que remota, de abandonar a profissão e ingressar em profissão formalizada, alegam não contribuir com nenhum programa previdenciário, público ou privado. Este fenômeno se explica pelo fato de que, conforme mencionado, os moto-taxistas mais jovens, vinculados a centrais particulares, têm rendimentos mais baixos e, por isso, julgam não poder contribuir com a previdência, pois o desconto para a contribuição previdenciária poderá fazer falta na hora de cobrir outros gastos profissionais e familiares: “se colocar lá [INSS] falta em casa”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A motocicleta é um veículo amplamente utilizado desde seu aparecimento na modernidade em face das várias funções de mobilidade que pode cumprir. Seus usuários podem ser classificados da seguinte forma: a) *motociclistas amadores*, que as utilizam como meio de locomoção para lugares de trabalho, de lazer e para inúmeros outros destinos a; b) *motociclistas profissionais*, que as utilizam prioritariamente como meio de obtenção de renda; c) *motociclistas profissionais esporádicos*, que as utilizam eventualmente em atividades profissionais variadas, sem que constituam ferramenta principal de sua atividade profissional; d) *motociclistas esportistas*, que as utilizam em práticas de esporte, de forma profissional ou amadora.

O serviço de moto-táxi é uma atividade profissional em que a motocicleta é utilizada para a oferta de serviços de transporte de passageiros e de pequenas cargas. A atividade surgiu na Nigéria nos anos de 1970 e, no Brasil, começou a existir na região Nordeste, em meados da década de 1990. Trata-se, então, de uma atividade profissional relativamente recente no Brasil e chama a atenção pelo grande número de profissionais que ganhou em pouco mais de trinta anos. O trabalhador denominado moto-taxista, sujeito tratado neste estudo, constitui subcategoria do grupo mais amplo de *motociclistas profissionais* e opera mediante remuneração direta e imediata de seus contratantes no momento de conclusão do serviço, diferentemente do que se observa entre outros motociclistas profissionais, como, por exemplo, os que operam no motofretismo, em que o trabalhador pode ou não ser remunerado de forma imediata e direta.

O moto-taxismo, enquanto modalidade nova de transporte de passageiros, espalhou-se com rapidez por todas as regiões do Brasil, ganhando importância em diversos municípios onde outras modalidade de transporte de passageiros não atendem às demandas existentes. Para além da importância assumida para as populações citadinas, sobretudo entre segmentos sociais menos abastados, o protagonismo assumido pelo moto-taxismo no Brasil despertou o interesse das instituições produtoras de dados e conhecimento no Brasil. A partir do final da década de 1990, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) começou a realizar pesquisas envolvendo o moto-taxismo em todos os municípios do país, como se vê na Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic). O moto-táxi também tem se configurado como problema relevante entre alguns pesquisadores de centros acadêmicos

brasileiros, incluindo os da Ciência da Saúde e das diversas Ciências Humanas. Conforme se demonstrou neste estudo, quando da abordagem de trabalhos que privilegiam o moto-taxismo como fenômeno humano e social relevante, foi possível identificar vários estudos sobre esta atividade em diversos municípios brasileiros e em diferentes grandes regiões do país. Além disso, nota-se a existência de alguns núcleos de estudos sobre o moto-taxismo reunindo grande número de trabalhos e de pesquisadores do tema, como a Universidade Federal do Amapá, com o Prof. Dr. Rosinaldo Silva de Sousa, e a Universidade Federal de Campina Grande, com o Prof. Dr. Jucelino Pereira Luna, que incentivam e/ou realizam pesquisas acerca do moto-taxismo. Os autores e autoras que compõem estes grupos de estudos também aproximaram ainda mais a academia desta temática e também demonstraram as diversas abordagens e recortes que o moto-táxi pode admitir enquanto objeto de estudo científico.

Entretanto, ao verificar a literatura acadêmico-científica que aborda o moto-taxismo como objeto ou tema de pesquisa, observa-se uma limitação na análise quando abordadas as condições históricas e sociais de seu surgimento. A maioria das análises leva em consideração apenas aspectos práticos da atividade, privilegiando suas eventuais causas, como o desemprego, a crise no transporte público coletivo e a popularização da motocicleta, que são tomados como elementos essenciais, isolados ou combinados entre si. Os aspectos simbólicos ou a dimensão propriamente cultural da atividade, na grande maioria das análises, são negligenciados. Diante disso, neste estudo, considerou-se necessário focar algumas das razões simbólicas constituídas como fundamentais na atividade, sem deixar de reconhecer a importância das razões práticas que orientaram o surgimento da subcategoria de trabalhadores denominada moto-taxistas.

A mudança de comportamento provocada pela ressignificação da motocicleta na sociedade e a sua transformação em símbolo de *status* e poder no imaginário social foram fundamentais para que alguns valores relacionados aos motociclistas e, principalmente, à motocicleta, fossem suplantados, abrindo a possibilidade de surgimento, consolidação e reprodução de categorias de motociclistas profissionais nas cidades brasileiras. A teoria antropológica, em especial os estudos de Marshall Sahlins, subsidiaram estas discussões.

Da mesma forma que a grande maioria dos estudos consideram que o moto-taxismo surgiu na grande região Nordeste, também é praticamente um consenso entre os pesquisadores que a atividade logo se espalhou para as demais regiões brasileiras. Mas uma característica importante dessa ampliação pelo território nacional é que raras vezes a consolidação do

serviço aconteceu de maneira ordenada e acompanhada de regulamentação. Devido a isso, a regulamentação do moto-taxismo tem sido frequentemente alvo de polêmicas e críticas em todo o território nacional. No intuito de solucionar a questão, a Lei nº 12.009 contendo os pré-requisitos básicos para a regulamentação do trabalho de moto-taxistas e moto-fretistas foi aprovada e sancionada em 2009. O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), diante da necessidade de regulamentar a Lei nº 12.009 e considerando a necessidade de fixar condições mínimas de segurança, reafirmou por meio da Resolução Nº 356 os requisitos básicos para a prestação destes serviços. Somado a isso, uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) transferiu a responsabilidade da regulamentação sobre o trânsito e transportes da União para os municípios. De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) a municipalização do trânsito justifica-se pelo fato dos poderes públicos municipais terem maior conhecimento acerca da realidade local, possibilitando que a regulamentação ocorra da forma que melhor atenda aos interesses e demandas específicas da localidade e de seus cidadãos. Assim, a União determinou os requisitos básicos para a regulamentação do serviço moto-táxi, mas ficaria a cargo dos municípios programar esta regularização.

Apesar de estar presente no município de Uberlândia há aproximadamente 17 (dezessete) anos, o serviço de moto-táxi ainda não foi regulamentado no município. As causas para a não regulamentação são variadas: desinteresse dos donos de centrais particulares e de uma parcela de trabalhadores; falta de consenso sobre itens do projeto de lei, principalmente aqueles relacionados aos requisitos obrigatórios para obtenção de permissões para realização da atividade no município; impasses entre sindicatos; dentre outros.

A precariedade de reconhecimento e da regulamentação legal dos trabalhadores do moto-taxismo acaba por refletir a precariedade de suas condições de trabalho, que os colocam nas categorias inclusas no chamado trabalho informal. A despeito de haver um profundo e inconcluso debate conceitual acerca da definição de ocupação informal, sabe-se que o entendimento mais comum de “trabalho formal” e “trabalho informal” no Brasil deriva da ordem jurídica. Um critério objetivo fundamental para distinguir trabalhadores formais e informais que se destaca entre diversos estudos brasileiros acerca do tema é a posse da carteira de trabalho. Mas com a diversificação das atividades e com o ingresso de novas categorias de trabalhadores no mercado de trabalho (trabalhadores autônomos e empregadores), este parâmetro demonstrou-se insuficiente. Neste contexto, os autores começaram a aplicar diferentes critérios arbitrários para classificar os trabalhadores informais,

dentre os quais destaca-se, além da assinatura da carteira de trabalho, a contribuição previdenciária e a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ). De acordo com esta perspectiva teórica, por não haver regulamentação do Poder Público, o moto-táxi é considerado uma atividade informal em Uberlândia.

No entanto, para além desta vertente teórica que conceitua a informalidade a partir da relação do trabalhador com regulamentações produzidas no âmbito do Estado, considerando informais todas as ocupações em que os trabalhadores não estão vinculados às mediações legais do Estado, recentemente surgiu e vem ganhando destaque nos estudos acadêmicos, principalmente na Antropologia, outro importante enfoque relacionado à informalidade. Desenvolvida na Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), a partir do grupo de estudo chefiado por pelo Prof. Dr. Rosinaldo Silva de Sousa, a “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos” é uma abordagem sobre a informalidade que leva em consideração não apenas a relação do trabalhador com o Estado e com a economia (perspectiva estadocêntrica), mas analisa também as relações simbólicas e as regras tácitas desenvolvidas pelos grupos na realização de atividades informais, privilegiando o ponto de vista dos atores envolvidos.

Neste contexto, tomando como objeto de análise os significados específicos atribuídos pelos próprios trabalhadores às suas atividades informais, utilizando etnografia aplicada ao estudo de espaços urbanos como método de pesquisa e lançando mão de técnicas de pesquisas como observação e entrevista, este estudo procurou demonstrar o modo como o moto-taxismo em Uberlândia – MG, ainda que realizado à margem da regulamentação estatal, é capaz de criar uma lógica *sui generis* de funcionamento, desenvolvendo estruturas, regras e normas próprias. Nesta dissertação procurou-se, também, desvelar os códigos culturais e as formas de interação social possíveis entre trabalhadores situados na chamada informalidade do mercado de trabalho, analisando e tentando compreender como se estrutura a rede de interação social e simbólica produzida pelas relações sociais dos moto-taxistas.

A presença dos moto-taxistas como sujeitos ou atores sociais na cena urbana de Uberlândia tem mais relevância do que mostram as aparências de suas práticas estritamente profissionais. São sujeitos de muitas e diferentes histórias, a despeito de seu convívio social até certo ponto restrito, de seus laços institucionais frágeis, que configuram informalidade institucional, mas não os excluem de relações formais, socialmente construídas por meio de códigos culturais particulares e próprios. Seu tempo de vivência tem a ambiguidade própria de

quase todos os trabalhadores que precisam se submeter a longas e extenuantes jornadas para garantir a sua sobrevivência.

Do ponto de vista das relações institucionais, por mais que o moto-taxismo seja uma atividade realizada à margem da regulação do poder público, ele cria uma lógica própria de funcionamento, uma espécie de subcultura organizacional, que orienta as ações dos moto-taxistas nas atividades e no espaço urbano. São desenvolvidas diferentes estruturas de funcionamento, tais como as centrais particulares (estabelecimentos privados em que o dono da central oferece a infra-estrutura básica para realização da atividade em troca do pagamento de diária pelos moto-taxistas vinculados), sociedades por quotas (associação de moto-taxistas que dividem um estabelecimento comercial, dividindo as contas para manutenção do mesmo ao final de cada mês) e moto-taxistas individuais (trabalhadores moto-taxistas que trabalham por conta própria, sem estar vinculados ou associados a pontos ou centrais de moto-táxi).

Também são criadas e compartilhadas diversas regras de funcionamento, como o “princípio de reciprocidade” (regra geral que prevê a ajuda aos motociclistas necessitados no trânsito – acidentes, quebras, etc.), o “monopólio do ponto” (que indica quais são as centrais e pontos que podem realizar a atividade em determinados espaços), o “sistema de lista” (que regula a ordem da oferta e atendimento da demanda pelo serviço entre os moto-taxistas de cada central ou ponto) e, por fim, o “gancho” (que prevê punição para o moto-taxista que se recusar a atender chamadas, quando for a sua “vez”, isto é, quando estiver no topo de “sistema de lista”).

Sendo assim, por meio das análises e discussões realizadas procurou-se demonstrar como os trabalhadores de uma atividade considerada informal, por não apresentar um estatuto legal específico, desenvolvem estruturas práticas e simbólicas organizadas por regras próprias e peculiares que cumprem funções reguladoras tão ou mais eficazes quanto as que são impostas pelo poder público no âmbito do trabalho. Foi possível, então, demonstrar que os moto-taxistas überlandenses constituem uma categoria de trabalhadores com características sociais, culturais e econômicas próprias, cujos códigos simbólicos informam muito das diversas particularidades que podem estar presentes entre outras categorias de trabalhadores não submetidos às normatizações legais, sendo esta uma conclusão relevante do ponto de vista sociológico e antropológico para outros estudos.

REFERÊNCIAS

ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Disponível em: <http://www.abraciclo.com.br/>; Acesso em: 18 de setembro, 2014.

ABRAMO, Helena. Considerações sobre a tematização social da juventude no Brasil. In: **Revista Brasileira de Educação**. N° 5 e 6. São Paulo: Anped, 1997, 25-36.

ALEXANDER, Jeffrey. O novo movimento teórico. **Revista brasileira de sociologia**. N° 4. VII, 1987. p. 5-28.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de; FERREIRA, William Rodrigues. A entrevista enquanto dialogo assimétrico na geografia dos transportes: Uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba. In:

RAMIRES, Julio Cesar; PESSOA, Vera Lúcia Salazar (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa**, Uberlândia: Assis, 2009. p.75-90.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. NEVES, Ronaldo de Souza; FERREIRA, William Rodrigues. O Mototaxismo Como Exemplo de um Novo Desafio para o Transporte: A integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico includente. **Para Onde!? Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia - UFRGS**. V. 3, n. 2, 2009.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. **A Mobilidade Urbana nos Enredos do Serviço de Mototáxi em Ituiutaba – MG**. 131 p. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. 2010.

ALVORADA, William. **Regulamentação das Atividades – Mototáxi e Motofrete em Uberlândia**. 2013. Disponível em: <http://www.williamalvorada.com.br/noticias/mototaxi>; Acesso em: 11 de maio, 2015.

AMORAS, Fernando Castro. **Regulamentação e informalidade do serviço de mototáxi em Macapá**: 1996-2011. 96p. Dissertação (mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional, 2011.

ARENKT, Hannah. **A condição Humana**. 10, ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

BARRETO, Robério Pereira. Moto táxi: Subemprego e degradação do homem. **Anais do III Seminário Políticas Sociais e Cidadania**, Salvador, 24 nov a 26 nov, 2010.

BOENTE, Fernando. Prefeitura Confirma Nova Tarifa de Ônibus em Uberlândia a R\$ 2,85. **CORREIO DE UBERLÂNDIA (Online)**. 05 Fev, 2014. Disponível em: <http://www.correiouberlandia.com.br/cidade-e-regiao/prefeitura-confirma-nova-tarifa-de-onibus-em-uberlandia-a-r-285/>; Acesso em: 18 de Setembro, 2014.

BOGDAN, Robert; BIKIEN, Sari Knopp. “Fundamentos Teóricos”. In: **Investigação Qualitativa em Educação**. Portugal: Porto Editora, 1991, p. 52-62.

BOSI, Ecléa. **O Tempo Vivo da Memória**: Ensaios de Psicologia Social. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BOURDIEU, Pierre. A juventude é apenas uma palavra. In: **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23 nov, 1997, 3^a edição, Brasília: DENATRAN, 2008.

_____. **Lei nº 12.009**, de 29 de Julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm; Acesso em: 18 de setembro de 2014.

BRASILEIRO, Luzenira Alves. Um estudo de caso do transporte por moto-táxi. **Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**. Goiânia, 8 ago a 11 ago, 2005.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**. Campinas, n. 14, p.153-174, jun. 2000.

_____. **Setor informal urbano e formas de participação na produção**, São Paulo: Editora IPE, 1983.

CARMO, Paulo Sérgio. Juventude no singular e no plural. In: HOFMEISTER, Wilhelm (Org.). **As Caras da Juventude**. Cadernos Adenauer II, n. 6. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer, 2001.

CASTRO, Cláudio de Moura. “As Regras do Jogo: A metodologia científica”. In: **A Prática da Pesquisa**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1981, p. 33-53.

CAVALCANTI, Maria Laura Viveiros de Castro. Resenha: Cultura e Razão Prática, de Marshall Sahlins. **Mana**. Vol.1. No.. Rio de Janeiro. Abr, 2005, p. 317-320.

CAVINI, Adriana; SOUZA, Maria José Scassiotti de. O Impacto do Setor de Moto-Taxi na Cidade de Poços de Caldas – MG. **Gestão e Conhecimento**. v. 3, n. 1, julho/novembro, 2006.

CIDADE, Aurélio de Almeida Prado. “A Psicologia da Motocicleta”. **Revista de Administração IA-USP**. v. 14, n. 4. São Paulo. Out-Dez, 1979, p. 05-12.

COELHO, Modesto Siebra. **A nova onda no transporte urbano**: mototáxi, Sobral: Edições UVA, 1997.

CONTRAN. **Resolução N° 356**, de 02 de Agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. Disponível em:
http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf; Acesso em: 18 de Setembro de 2014.

CORSEUIL, Carlos Henrique; REIS, Maurício. Uma Definição Alternativa Para Ocupação Informal. In: IPEA; Ministério do Trabalho e do Emprego. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**. Volume 46, ano 16, fev, 2011, p. 29-35.

DEMO, Pedro. **Introdução à Metodologia da Ciência**. São Paulo: Atlas, 2010.

DENATRAM. **DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO**. Disponível em: www.denatran.gov.br/frota.htm; Acesso em: 08 de julho de 2014.

_____. **DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO. Municipalização do Trânsito**, Brasília, 27 de março, 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>; Acesso em: 27 de maio, 2015.

DIAS, Caio Gonçalves. A cultura como conceito operativo: Antropologia, Gestão Cultural e algumas implicações políticas desta última. **pragMATIZES – Revista Latino Americana de Estudos em Cultura**. Ano1, Vol. 1, jul, 2011, p. 18-34.

FAHEL, Márcio José Cordeiro. Serviço de mototáxi: postura do Ministério Público. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 12, n. 1528, set, 2007. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/10386>>. Acesso em: 24 de abril de 2012.

FERNANDES, Arthur. **JORNAL CORREIO DE UBERLÂNDIA**. Aprovada lei que regulamenta a profissão de mototaxista e motofrentista em Uberlândia. 2013. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/aprovada-lei-que-regulamenta-a-profissao-de-mototaxista-e-motofrentista-em-uberlandia/>; Acesso em: 11 de maio de 2015.

FERREIRA, Rafael Bastos. Fragmentação e Realidade Urbana: O circuito inferior e a atividade informal de mototáxi. **Geoingá: Revista do Programa de Pós-graduação em Geografia**. V. 3, p. 82-99, 2011b.

_____. Mobilidade Urbana e Trabalho Informal: o espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá-AP.. **Revista Percurso (Online)**. v. 3, p. 89-105, 2011a.

FERREIRA, Rafael Bastos; AMORAS, Fernando Castro. Limites do planejamento urbano. O serviço informal de mototáxi em Macapá. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 14, n. 2362, 19 dez. 2009. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/14055>>. Acesso em: 2 jun. 2014.

FILHO, Niovaldo Vaz Carneiro; BERNADELLI, Camila; CRUVINEL, Patrícia Bonolo; SILVA, Thallita Isabela; CLEPS, Geisa Daise Gumieiro. Estudo Populacional de Uberlândia

(MG), 1996-2006. In: UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. **Anais da 4ª Semana do Servidor e 5º Semana Acadêmica.** Uberlândia. 2008.

FILHO, Tufi Salim Filho. **Políticas Públicas e Trabalho no Transporte Público Alternativo na Amazônia: Moto-táxi.** 223 p. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido para obtenção do título de mestre em Planejamento do Desenvolvimento. Universidade Federal do Pará. 2007.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado.** 115 p. Dissertação de mestrado defendida como requisito à obtenção do Título de Mestre no Curso de Mestrado em Estudos Popacionais e Pesquisas Sociais. Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE). 2005.

_____. Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado. **Democracia Viva**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 03-09, abr/jun, 2006.

FREIRE-MAIA, Newton. “O que é ciência?”. In: **A ciência Por Dentro.** Petrópolis: Vozes, 1991, p. 17-37.

FREITAS, Maria Virginia de (Org.). **Juventude e adolescência no Brasil:** referências conceituais. São Paulo. Ação Educativa. 2005.

FRÚGOLI JR., Heitor. **São Paulo:** espaços públicos e interação social, São Paulo: Marco Zero, 1995.

G1. **PM inicia blitz com os mototaxistas e motofretistas em Uberlândia, MG.** Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2012/08/pm-inicia-blitz-com-os-mototaxistas-e-motofretistas-em-uberlandia-mg.html>; Acesso em: 01 de Julho, 2014.

_____. **Votação para regulamentar mototáxi em Uberlândia é adiada para junho.** 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2013/05/votacao-para-regulamentar-mototaxi-em-uberlandia-e-adiada-para-junho.html>; Acesso em: 08 maio, 2015.

GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas.** Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1989.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** São Paulo: Atlas, 2008.

GOLDMAN, Marcio. O Fim da Antropologia. **Novos Estudos CEBRAP.** N. 89. São Paulo, Abr. 2011, p. 195-211.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. Mototáxi: Uma alternativa no transporte urbano de Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**, Sobral, p. 124-140, mar, 2009.

GRISCI, Carmem Lígia Iochins; SCALCO, Priscila Daniel; JANOVIK, Mayara Squeff. Modos de Trabalhar e de Ser dos Motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia, Ciência e Profissão**. 2007, p. 446-461

GUBER, Rosane. "El Trabajo de Campo: Um marco reflexivo para la interpretacion de las técnicas. In: **La Etnografía**: Método, campo y reflexividad. Bogotá: Grupo Editorial, Norma, 2001, p. 15-20.

HEGENBERG, Leonidas. **Explicações Científicas**: Introdução à Filosofia da ciência. São Paulo: EPU/EDUSP. 1973.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Divisão sexual do trabalho profissional e doméstico: Brasil, França, Japão. In: COSTA, Albertina de Oliveira *et al* (Orgs). **Mercado de Trabalho e Gênero**: comparações internacionais. Rio de Janeiro: FVG, 2008.

HIRATA, Guilherme Hissamu; MACHADO, Ana Flávia. Conceito de Informalidade/Formalidade e Uma Proposta de Tipologia. In: IPEA; Ministério do Trabalho e do Emprego. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**. v. 34, ano 12, nov, 2007, p. 23-29.

HOLZ, Raquel da Fonseca; LINDAU, Luís Antônio. Panorama internacional do uso e operação de motocicletas. **Anais do XXIII CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES**, 2009, Vitória. Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes 2009. Rio de Janeiro: ANPET, 2009. p. 1-12.

IANNI, Octávio. A Crise de Paradigmas na Sociologia. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Nº 32, jun. 1991.

IBGE. **INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>; Último acesso em: 16 de setembro, 2014.

_____. **Censo Demográfico 2000 e Pesquisa de Orçamentos Familiares - POF 2002/2003**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/>; Acesso em: 18 de Setembro, 2014.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro, 2006.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro, 2008.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro, 2010.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro, 2013.

IPEA. **Comunicado do Ipea**. Um Retrato de Duas Décadas do Mercado de Trabalho Brasileiro Utilizando a PNAD. 07 de Outubro, 2013. Disponível em:

http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/comunicado/131007_comunicadoipea16_0.pdf; Acesso em: 13 de Janeiro, 2013.

_____. Ministério do Trabalho e do Emprego. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise.** Volume 45, ano 15, nov, 2010.

LAGE, Giselle Carino. Revisitando o método etnográfico: contribuições para a narrativa antropológica. **Revista Espaço Acadêmico**, n. 97, jun. 2009. p. 3-7.

LÉVI-STRAUSS, Claude. A Eficácia Simbólica. **Antropologia Estrutural**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1996. p. 215-236.

_____. Introdução à obra de Marcel Mauss. In: MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: EDUSP, Vol. 3, 1974.

LORENZETTI, Maria Silva Barros. A Regulação do Serviço de Mototáxi: Nota técnica. **Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados**, 2003.

LUNA, Jucelino Pereira. **A Nova Reprodução do Trabalho Precário e os Mototaxistas de Campina Grande**. 2013. Disponível em:
http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=8507&Itemid=459; Acesso em: 26 de maio, 2015.

_____. **O Trabalho Reconfigurado e a Nova e a Nova Condição do Trabalho Informal e Precário:** A saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande. 206 p. Tese de dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais. Universidade Federal de Campina Grande. Novembro, 2010.

_____. Pelas Veredas da Precarização e da Informalidade: um estudo sobre os trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande – PB. **Anais XIII Congresso Brasileiro de Sociologia**. Universidade Federal de Pernambuco, Recife – PE, 29 de maio a 01 de junho de 2007a.

_____. Precarização e Informalidade: Um estudo sobre o serviço de moto-táxi em Campina Grande. **Anais III Jornada Internacional de Políticas Públicas**. São Luís – MA, 28 a 30 de agosto 2007b.

_____. Precarização e Degradação dos Direitos Trabalhistas: Uma análise do serviço de moto-táxi em Campina Grande. **Anais XI Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação**. Universidade do Vale do Paraíba. 2007c, p. 2527-2529.

LUNA, Jucelino Pereira; OLIVEIRA, Roberto Verás. A Nova Reprodução do Trabalho Precário e os Mototaxistas de Campina Grande. **Revista Latinoamericana de Estudos do Trabalho**. Ano 16, N. 25, 2011, p. 91-119.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac Naif, 2003.

- MAFFESOLI, Michel. **O Tempo das Tribos**: O declínio do individualismo nas sociedades de massa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1987.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Da Periferia ao Centro**: Trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.
- _____. De Perto e de Dentro: Notas para uma etnografia urbana. In. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Anpocs, Vol. 17, N. 49, 2002, p. 11-30.
- _____. **Festa no Pedaço**: Cultura popular e lazer na cidade. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- _____. Tribos Urbanas: Metáfora ou categoria? **Cadernos de Campo**. Ano II, n. II, São Paulo, 1992.
- MALAGUTI, Manoel Luiz. **Crítica à Razão Informal**: A imaterialidade do salarido. São Paulo: Boitempo, 2000.
- MALINOWSKI, Bronislaw. Os Argonautas do Pacífico Ocidental. **Malinowski, Coleção Os Pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1976.
- _____. **Uma Teoria Científica da Cultura**. Rio de Janeiro: Zahar, 1962.
- MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho Científico**. São Paulo: Atlas, 1982.
- MARX, Karl. **O Capital**. São Paulo: Difel, 1982.
- MATALLO JÚNIOR, Heitor. “A problemática do conhecimento”. In: CARVALHO, Maria Cecília Maringoni de (Org.). **Construindo o Saber, Técnicas de Metodologia Científica**. Campinas: Papiris. 1988, p. 21-28.
- MELO, Dener Jesus Freitas de. A Escolaridade dos Mototaxistas Como Fator Decisivo para Sua Condição de Trabalho. **Sociologia Plurais**, v. 01, n.02, 10 ago, 2013.
- _____. Direitos Humanos e Trabalho Informal: O caso do moto-táxi. **Revista Polys**, Vol.01, n.01, nov, 2012.
- _____. Gênero e Informalidade: A participação das mulheres no moto-taxismo überlandense. **Anais V Seminário Trabalho e Gênero & III Seminário Internacional do PPGCS/UFU**. ISSN 21780366. Uberlândia, 19 a 21 nov, 2014.
- _____. “**Moto-Táxi Rodoviária**”: Um estudo sobre o cotidiano dos moto-taxistas de Uberlândia-MG. 159 p. Monografia de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 27 de jun, 2012.

MONTERO, Paula. Globalização, Identidade e Diferença. In: **Novos Estudos CEBRAP**, N. 49, nov. 1997.

MOTA, Hormílon Miranda. Evolução Urbana de Uberlândia: Uma cidade do Triângulo Mineiro de porte médio e em contínuo crescimento. **Anais do X Encontro Nacional da Anpur**. Belo Horizonte. Mai, 2003. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/anaisAbrir/62//>; Acesso em: 18 de setembro, 2014.

NASCIMENTO, Márcio Silveira. Dimensão Sócio-Espacial do Transporte Informal em Manaus, o Caso do Mototáxi. In: II Conferência do Desenvolvimento. **Anais I Circuito de Desenvolvimento Acadêmico**. Distrito Federal: Ipea, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2011.

NORONHA, Eduardo Garuti. “Informal”, Ilegal, Injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista brasileira de ciências sociais**, Vol.18, n.53, p.11-179, out, 2003.

OLIVEIRA, Danilo Sérgio Cavalcanti de. **Análise dos Impactos Provocados pela Operacionalização do Serviço Mototáxi no Sistema de Transportes Urbanos**: O caso de campina grande – PB. 160 P. Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana. Universidade Federal da Paraíba. 2005.

OLIVEIRA, Danilo Sérgio Cavalcanti de; ANDRADE, Nilton Pereira de. Características Operacionais e Econômicas do Serviço de Moto-táxi em Uma Cidade de Médio Porte. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 29, 4º trimestre, 2006, p. 99-110.

OLIVEIRA JR., João Alencar. **A responsabilidade civil no serviço de mototáxi**. 110 p. Monografia apresentada como requisito para conclusão do curso de bacharelado em Direito. Centro Universitário de Brasília. Brasília, 2009.

ONU. Declaração Universal dos Direitos Humanos, 1948. Disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001394/139423por.pdf>; Acesso em: 19 de janeiro, 2015.

PONTUAL MOTO-TÁXI. Disponível em: <www.pontualmototaxi.com.br>; Acesso em: 19 de Setembro, 2014.

RANIERI, Jesus. **A câmara escura**: alienação e estranhamento em Marx. São Paulo: Ed. Boitempo, 2001.

_____. Alienação e estranhamento: a atualidade de Marx na crítica contemporânea do capital. **Anais da III Conferencia Internacional La Obra de Carlos Marx y los desafíos del Siglo XXI**. CLACSO, 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/cuba/if/marx/documentos/22/Alienacao%20e%20estranhamento....pdf>; Acesso em: 19 de Setembro, 2014.

REDE INTEGRAÇÃO. **Audiência pública debate a regulamentação do serviço de mototáxi em Uberlândia, MG**. 2013. Disponível em: <http://globotv.globo.com/tv->

integracao-triangulo-mineiro/mgtv-2-tv-integracao/v/audiencia-publica-debate-a-regulamentacao-do-servico-de-mototaxi-em-uberlandia-mg/2560383/; Acesso em: 27 de maio, 2015.

RIBEIRO, Rosana; CUNHA, Sebastião; BORGES, Marlene. O Mercado de Trabalho na Cidade de Uberlândia. In: PAULA, João Antonio de *et al* (ed.). **Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira [Proceedings of the 10th Seminar on the Economy of Minas Gerais]**. Cedeplar-UFMG, 2002, p. 1-26.

ROCHA, Leone de Araújo. Mecanismos de controle do estado entre os mototaxistas do município de Macapá - AP. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3300, 14 jul. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/22198>>. Acesso em: 31 maio 2014.

RODRIGUES, Leonardo. Unindo Rock, Amor e Brega, Banda do “Mototáxi do Amor” Aponta em Hit Viral. Portal UOL. São Paulo, 14 nov, 2014. Disponível em: <http://musica.uol.com.br/noticias/redacao/2014/11/14/unindo-rock-amor-e-brega-banda-do-mototaxi-do-amor-aposta-em-hit-viral.htm>; Acesso em: 18 de fevereiro, 2015.

SABOIA, João; SABOIA, Ana Lúcia. **Caracterização do Setor Informal a partir dos Dados do Censo Demográfico do Brasil de 2000**, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<http://www.redcelsofurtado.edu.mx/archivosPDF/saboa2.pdf>>; Acesso em: 28 de maio, 2012.

SCARLATO, Francisco Capuano. **Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo**. 2 ed. São Paulo: Iglu, 1989.

SAHLINS, Marshall. **Cultura e Razão Prática**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

_____. **Ilhas de História**. Rio de Janeiro: Zahar, 1990.

SANTOS, Clícia Dias dos. A Formação e Produção do Espaço Urbano: Discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**. V 5. N° 1. Taubaté-SP. Jan-Abr 2009, p. 177-190.

SANTOS, Milton. **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: EDUSP, 2008.

SILVA, Douglas Mansur da. Resenha do Livro “Cultura e Razão Prática”. **Cadernos UniFOA**. Ed. Esp. mai. 2008. Disponível em: <<http://www.unifoaa.edu.br/cadernos/especiais/pos-graduacao/01/11.pdf>>. Acesso em: 23 jul. 2013.

SILVA, Rejane Maria. **Acidentes de trânsito com envolvimento de motociclistas: Uberlândia – 2002 a 2004**. 154 p. Dissertação de Mestrado em Geografia e Gestão de Território. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 15 de fev, 2007.

SILVA, Rejane Maria da; MOREIRA, Gustavo de Oliveira; FERREIRA, William Rodrigues. **Os Desafios da Mobilidade Urbana e os Acidentes de Trânsito em Uberlândia – MG**. s/d.

SILVA, Luiz Almeida da. **Exposição Ambiental ao Monóxido de Carbono e Acidentes de Trabalho entre Mototaxistas: Uma contribuição da enfermagem do trabalho.** 203 p. Tese de doutorada apresentada à Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto para obtenção do título de Doutor em Ciências junto ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem Fundamental. Universidade de São Paulo. 2012.

SILVA, Luiz Almeida da; ROBAZZI, Maria Lúcia Carmo Cruz; DALRI, Rita de Cácia Marchi Barcellos; TERRA, Fábio Souza; SILVA, José Natal Almeida; BATISTA, Mikael Henrique de Jesus. Características Ocupacionais de Trabalhadores Mototaxistas. **Rev. Enferm UFPE On line.** Recife, 8(10), Out., 2014, p. 3377-3385.

SOUZA, Rosinaldo Silva de; CORCOVIL, Daniela; ROCHA, Leone Araújo; CAMARÃO, André Luís Chaves. Antropologia das Trocas Econômicas Informais e Ilícitas. **PRACS: Revista de Humanidades** do curso de Ciências Sociais UNIFAP. Macapá, n. 1, p. 1-10, Dezembro, 2008.

TIMÓTEO, Anny Glayni Veiga. A Luta Diária dos Mototaxistas em Campina Grande – PB. **Iluminuras**, Porto Alegre, V. 14, N. 33, jul./dez. 2013, p. 184-195.

UGEDA JUNIOR, José Carlos. **Urbanização brasileira, planejamento urbano e planejamento da paisagem.** Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) Universidade Estadual Paulista. 2008.

UOL. UOL ECONOMIA - Índices de inflação. Disponível em: economia.uol.com.br; Acesso em: 18 de setembro de 2014.

_____. **UOL Notícias.** Senado aprova regulamentação a mototáxi e motoboy. 2009. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/ultnot/agencia/2009/07/08/ult4469u43460.jhtm>; Acesso em: 27 de maio, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Risco no trânsito, omissão e calamidade:** Impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: Ed. do Autor, 2013.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. Alteridade e território: Notas introdutórias sobre estrangeiros em São Paulo. In: BERNARDO, Teresinha; CLEMENTE, Claudelir Corrêa (Orgs.). **Diásporas, redes e guetos:** conceitos e configurações no contexto transnacional. São Paulo: Educ, 2008.

VILANOVA, Tereza Cristina Ferreira *et al.* **Mobilidade na Área Central de Uberlândia.** s/d. Disponível em: http://www.researchgate.net/publication/228774047_MOBILIDADE_NAREA_CENTRAL_DE_UBERLNDIA; Acesso em: 18 de setembro, 2014.

VIOLATO, Rafaela Ribeiro; WAISMAN, Jaime. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Goiânia, 8 ago a 11 ago, 2005. **Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito.** Goiânia: ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

WAGNER, Roy. **A Invenção da Cultura.** São Paulo: Cosac Naify, 2010.

XNEWS. Ano 5, N. 27, Set, 2005. Disponível em:
file:///C:/Users/Dener/Downloads/Lanxess_Xnews_27_AF_baixa_05.pdf; Acesso em: 22 de maio, 2015.