

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS**  
**Instituto de Filosofia, Sociologia e Política**  
**Programa de Pós-graduação em Sociologia**



Dissertação

**O futuro pede passagem e vem de moto? A experiência  
dos mototrabalhadore s em Pelotas/RS**

João Matheus Soares Miranda

Pelotas, 2017

**João Matheus Soares Miranda**

**O futuro pede passagem e vem de moto? A experiência  
dos mototrabalhadores em Pelotas/RS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia, Sociologia e Política da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia.

**Orientador: Prof. Dra. Lorena Almeida Gill**

Pelotas, 2017

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas  
Catalogação na Publicação

M672f Miranda, João Matheus Soares

O futuro pede passagem e vem de moto? : a  
experiência dos mototrabalhadorems em Pelotas/RS / João  
Matheus Soares Miranda ; Lorena Almeida Gill, orientadora.  
— Pelotas, 2017.

118 f.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação  
em Sociologia, Instituto de Filosofia, Sociologia e Política,  
Universidade Federal de Pelotas, 2017.

1. Mototrabalhador. 2. Risco. 3. Dinheiro. 4. Autonomia.  
5. Precariedade. I. Gill, Lorena Almeida, orient. II. Título.

CDD : 301

João Matheus Soares Miranda

O futuro pede passagem e vem de moto: a experiência dos mototrabalhadores em Pelotas-RS.

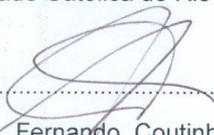
Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Sociologia, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa: 31 de maio de 2017.

Banca examinadora:



Profa. Dra. Lorena Almeida Gill (Orientadora) Doutora em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)



Prof. Dr. Fernando Coutinho Cotanda Doutor em Sociologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)



Prof. Dr. Attila Magno e Silva Barbosa Doutor em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar)



Profa. Dra. Elaine da Silveira Leite Doutora em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos (UFSCar)

- Foi fácil?  
- Não mesmo.  
- Demorou?  
- Muito.  
- Valeu?  
- Bah.  
- E agora?  
- Preciso pensar.  
- Sobre...?  
- Como dar um tempo na mania de "perceber"  
as motos nas ruas e analisar quem tá guiando.  
- Ficou assim?  
- Não passa um colete laranja ou moto com  
baú que eu não enxergue. Até minha  
mãe e a Tavane entraram na onda...  
- Mas tu deves ter algum novo plano, né?  
- Tenho, só que...  
- E...?  
- Podemos falar de outra coisa? Tô estressado.  
- Tipo?  
- Tu viu o último jogo do Inter? Eu quase não  
acreditei quando...

## **Agradecimentos**

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal do Ensino Superior (CAPES) por oportunizar que a pesquisa fosse realizada com o máximo de qualidade possível.

Professora Lorena, foi um período valoroso de aprendizado e amadurecimento intelectual. Obrigado pelos ensinamentos, orientações e conversas que abriram os caminhos para que a dissertação acontecesse. A confiança depositada em mim e no meu trabalho jamais será esquecida!

Professora Elaine, poder ter realizado o estágio docente sob sua supervisão me deu a certeza do futuro que almejo dentro da sala de aula. Obrigado pelos dias de aprendizado compartilhados e a atenção disponibilizada na minha formação!

Aos Professores do PPGS da UFPel que fizeram parte da minha trajetória, dentro da sala de aula ou no simples convívio dos corredores, meus sinceros agradecimentos.

Turma, obrigado pelas tardes que dividimos! Crescemos juntos nos anos que passaram. Foi ótimo! Agradecimentos especiais para Dianine, a representante que realmente representa e Fábio, por me ajudar a perceber que sementes também podem ser interessantes.

Família, mesmo distante vocês são parte da minha vida e, por consequência, das minhas escolhas. Pai, vó, tios e tias, obrigado!

Mãe e Careca, vocês estiverem presentes no dia a dia comigo. Deram força quando necessário, aguentaram os dias difíceis e sempre fizeram de tudo para que os meus desejos pudessem ser alcançados. Fazer “chima”, trazer um chocolate, contar a mesma piada pela centésima vez! Minha eterna gratidão e amor. Conto com vocês para o futuro. Estejam preparados!

Tavane, se por acaso eu sou qualquer coisa nesse mundo, tu és uma das maiores responsáveis. Incansável, amorosa e dedicada. Minha companheira de vida, obrigado pela tua presença diária. Jamais haverá tempo suficiente para retribuir o que tu já fizeste em dez anos de parceria e amor. Caso seja do teu interesse, temos uma vida inteira pela frente. Bora?

Sogra, obrigado pela Tavane e pelo teu apoio em mais uma etapa das nossas vidas. Pode fazer massa e mate novo que eu tô chegando!

Tina, obrigado e parabéns! Estudou mais Sociologia do que muita gente. O mano te ama!

Léo, Vô e Vó, estou chegando onde eu quero! Não passo um dia sem lembrar de vocês. Entre bois e boiadas, polentas e beijos carinhosos... Amo vocês. Por favor, se comportem.

Ao "S", "C" e o "I" entrelaçados, no pulso e no peito. Obrigado!

## Resumo

MIRANDA, João Matheus Soares. O futuro pede passagem e vem de moto? A experiência dos mototrabalhadore em Pelotas-RS. 2017. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Instituto de Filosofia, Sociologia e Política, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

Esta dissertação visa compreender sociologicamente as fundamentais motivações que levam os indivíduos a exercerem o trabalho de motoboy e mototaxista na cidade de Pelotas-RS, considerando os riscos diários enfrentados na profissão, dentre eles os rotineiros acidentes e frequentes casos de roubos sofridos por esses trabalhadores, bem como a percepção destes em relação ao aspecto econômico e a sua construção identitária, que por vezes atravessa a mera perspectiva economicista. Constituem, tais indivíduos, uma categoria de trabalho que normalmente é relegada àqueles que não encontram no mercado formal e “tradicional” de emprego, um conjunto de condições minimamente satisfatórias, em comparação com outros trabalhadores que possuem atividades formalizadas. Quanto realmente vale o risco de ser um mototrabalhador? Os acidentes, o aspecto da saúde e segurança do trabalho, a violência urbana, a insegurança cotidiana desde o primeiro minuto de trabalho sobre a moto são questões que se pretende abordar, relacionando-as com os aspectos estruturais das novas dinâmicas da sociologia do trabalho. A pesquisa também remonta, em maior escala, a percepção identitária, as consequências do estigma da profissão e os desdobramentos sociais oriundos de um trabalho que é reconhecidamente considerado arriscado. Analisa-se ainda, os aspectos motivacionais que colaborem ou demonstrem ser essenciais para a inserção e permanência na profissão, utilizando principalmente metodologias de construção de narrativas, que busque na oralidade a identificação dos mototrabalhadore pertencentes a uma específica categoria profissional. Cabe, portanto, abordar qualitativamente o tema sob o aspecto das experiências e informações obtidas através do uso da metodologia e com o aporte teórico adequado, para buscar compreender por que são e quem são os mototrabalhadore em Pelotas. Vale ressaltar que a pesquisa aborda também a posição ocupada pelos mototrabalhadore na estratificação social, para além de uma percepção meramente economicista de classe, contemplando os aspectos culturais e sociais que constituem a trajetória de vida destes trabalhadores.

**Palavras-chave:** mototrabalhador – risco – dinheiro – autonomia - precariedade.

## **Abstract**

This dissertation aims to sociologically understand the fundamental motivations that lead individuals to work as motorcycle couriers (Motoboy) or motorcycle taxi riders in Pelotas city – RS, considering the daily risks faced in this job, such as the routine accidents and frequent cases of theft suffered by these workers, as well as their perception related to the economic aspect and their identity construction which occasionally cross the simple economic perspective. Such individuals constitute a working category that is normally relegated to those that cannot find in the formal and “traditional” job market, a group of minimally satisfactory conditions compared to other workers that have a formal job. Is it really worth being a motorcycle worker? The accidents, the aspects of health and job safety, the urban violence, the daily insecurity since the first minute of work on the motorcycle are dynamics of the sociology of work. The research also retraces, on a larger scale, the identity perception, the consequences of the stigma of the profession and the social outcomes deriving from a job that is admittedly considered risky. It is also analyzed the motivational aspects that collaborate or demonstrate to be essential for the insertion and permanence in the profession, using mainly interviews technique that seeks an identification of the motorcycle workers, in the orality, belonging to a specific professional category. It is applicable to discuss qualitatively the topic from the aspect of the experiences and information obtained through the application of the methodology and with the suitable theoretical support, to search an understanding of the reasons why they are motorcycle workers and who they are in Pelotas. It is important to highlight that the research also approach the situation the motorcycle workers are in the social stratification, apart from a merely economic perception of class, considering cultural and social aspects that constitute their history and the lives of these workers.

**Key words:** motorcycle worker – risk – money - autonomy - precariousness.

## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

<b>CNPJ</b>	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
<b>CLT</b>	Consolidação das Leis do Trabalho
<b>DETRAN</b>	Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul
<b>FGTS</b>	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>INSS</b>	Instituto Nacional do Seguro Social
<b>IPEA</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<b>MEI</b>	Microempreendedor Individual
<b>OIT</b>	Organização Internacional do Trabalho
<b>RS</b>	Rio Grande do Sul
<b>SEBRAE</b>	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
<b>SEST/SENAT</b>	Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
<b>SMTT</b>	Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito

## Sumário

1. <b>Introdução</b> .....	12
2. <b>Metodologia</b> .....	19
3. <b>Capitalismo à brasileira</b> .....	22
3.1 A não regulamentação do trabalho.....	28
3.2 Autonomia ou precariedade? .....	31
3.3 A lógica do capital e a redução de custos .....	32
3.4 A dinâmica pelo consumo .....	35
4. <b>O início: como surge o mototrabalhador</b> .....	41
4.1 Motoboys e Mototaxistas: diferentes iguais .....	44
4.1.1 O motoboy: baú e pressa.....	48
4.1.2 O mototaxista: leva e entrega .....	50
5. <b>A dinâmica do mototrabalho</b> .....	52
5.1 Vale a pena? Instabilidade e precariedade .....	55
5.1.1 O mototrabalho é uma atividade precária .....	60
5.2 Riscos – quedas, colisões e outras histórias .....	68
5.2.1 Perdeu! .....	79
5.3 Dinheiro na mão.....	81
5.4 Além do dinheiro: vento no rosto e sem patrão no pé .....	82
6. <b>A ralé e os batalhadores: hierarquização do trabalho</b> .....	86
6.1 Mototrabalhadores: categoria emergente .....	90
6.2 Diferentes olhares: identidade, estigma e percepção .....	93
7. <b>Considerações Finais</b> .....	108
<b>Referências Bibliográficas</b> .....	116

## 1. Introdução

A dinâmica das cidades, a pressa e o tempo exíguo tornaram possíveis o surgimento e adequações de diversas profissões. O ofício do motoboy surgiu ressignificando o ultrapassado “*office boy*”, antigo responsável por pequenos trabalhos realizados em favor das empresas, normalmente nos centros urbanos. Diante do aumento da demanda pelos serviços e o próprio crescimento das cidades, o indivíduo a pé não conseguia mais suprir e cumprir com as ordens de serviço. Surgiu, portanto, a figura do motoboy, equipado na motocicleta e pronto para percorrer distâncias maiores, em menor tempo e com um custo reduzido, levando o produto ao destinatário final mais facilmente.

O surgimento dos motoboys é uma realidade que se iniciou nas metrópoles e acabou sendo incorporada por cidades menores, de acordo com o desenvolvimento e crescimento de cada região. É uma profissão relativamente nova e que responde diretamente ao processo de urbanização crescente das cidades (VASCONCELLOS, 2012). As distâncias dentro de um mesmo município tornaram-se maiores, e, por consequência, o tempo levado para percorrer esses percursos também aumentou.

O que anteriormente era considerado como atividade informal, fora regulamentado pela Lei Federal nº 12.009/09, elevando o *status* do exercício da função, pelo menos sob a perspectiva do enquadramento profissional. A referida Lei também respalda as atividades dos chamados mototaxistas, conhecidos em algumas cidades brasileiras por ser um transporte popular de passageiros. No entanto, ainda que dê suporte à profissionalização, a implementação dos serviços de mototáxi é de competência dos municípios, o que de certa forma torna essa categoria de mototrabalhador menos comum que os motoboys. Em Pelotas, contudo, a formalização do serviço de mototaxistas é uma realidade e o seu trabalho é igualmente conhecido e requisitado.

Nesta cidade, as duas atividades são demandadas diariamente, com muita frequência e significativa importância para o funcionamento da região. Ainda que o trabalho entre motoboys e mototaxistas possa ser confundido por algumas características semelhantes, abordaremos as diferenças que

constituem esses profissionais e suas peculiaridades.

Frente ao exposto, a pesquisa versa sobre os mototrabalhadores na cidade de Pelotas - RS, abordando a profissão, seu aspecto constitutivo, a formação do trabalhador e a dinâmica da atividade. Ainda, busca-se analisar as motivações para a permanência no trabalho e os fatores positivos e negativos de trabalhar com a motocicleta. Tendo por objetivo compreender as motivações para a escolha da profissão (econômicas, satisfação pessoal, falta de outras oportunidades); as práticas estabelecidas entre os mototrabalhadores e seus contratantes; a percepção sobre ser uma profissão de alto risco, e também, analisar o possível estigma da atividade sob a perspectiva da sociedade.

Além disso, constitui interesse desta pesquisa identificar e diferenciar as subdivisões da categoria, quais sejam: motoboys e mototaxistas; compreender como se inicia no trabalho: adequação, equipamento, requisitos, contatos, experiências anteriores; analisar a satisfação dos mototrabalhadores sobre a função desempenhada e verificar e compreender as ações dotadas de aspectos que digam respeito às subjetividades dos indivíduos.

Como pergunta que baliza a problemática do tema foi lançado o seguinte questionamento: trabalhar como motoboy ou mototaxista é uma condição unicamente imposta pela necessidade financeira diante da exclusão do mercado tradicional de trabalho? Nesse sentido, foram traçadas algumas hipóteses:

- Diante da falta de qualificação profissional ou dificuldade de inserção no mercado de trabalho, os indivíduos buscam no trabalho de motoboy ou mototaxista uma fonte de renda mínima para a manutenção do seu sustento e/ou de sua família;
- A entrada e a permanência no trabalho de motoboy/mototaxista devem-se, também, a qualidades atribuídas aos labores de indivíduos autônomos, quais sejam: flexibilidade sobre a carga horária de serviço, possibilidade de desvincular-se de uma relação assimétrica entre patrão e empregado e a liberdade sobre a gestão do serviço;
- A renda auferida pelos motoboys e mototaxistas é, ainda que pese a noção de precariedade, relativamente alta em comparação aos outros

indivíduos detentores do mesmo grau de escolaridade alocados em outros empregos.

Para responder à pergunta que motivou essa pesquisa sociológica, se partiu de uma investigação calcada na metodologia da história oral, onde por aproximadamente duas semanas, no decorrer do segundo semestre do ano de dois mil e quinze, se acompanhou a rotina dos motoboys em um ponto localizado na região central de Pelotas-RS. O exercício de observação aconteceu especialmente na parte da manhã, onde entrevistas foram realizadas e gravadas (com a devida autorização), além de conversas informais se estabeleceram, as quais ajudaram a compreender a dinâmica da profissão e conhecer o ambiente de concentração desses trabalhadores. Assim como o gravador, também foi utilizado um diário de campo que serviu como suporte de anotações relevantes para a pesquisa.

A partir da experiência obtida no exercício de observação inicial se identificou a necessidade de expandir a análise também sob o enfoque dos mototaxistas - subtipo de mototrabalhador, o qual cumpre função de transporte de pessoas - que demonstrou ser um grupo numericamente relevante para o estudo proposto.

Considerando esse enfoque foram realizadas 11 (onze) entrevistas (Ângelo, Claudinho, Igor, Leandro, Lucas, Luiz, Mirellen, Patrícia, Quevedo, Ricardo, Rodrigo), compreendendo 6 (seis) motoboys e 5 (cinco) mototaxistas, no decorrer dos últimos dois anos, utilizando a metodologia de história oral, devidamente gravadas e posteriormente transcritas para análise. Dos pontos visitados, estão os mais populares e demandados na região central – União (motoboys) e Rainha (mototáxis) e ainda, um ponto localizado no bairro Três Vendas, além de três mototrabalhadores autônomos. Também foi obtida entrevista com um servidor público da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, empregando a técnica de entrevista semiestruturada.

Para a construção das narrativas foi utilizado um roteiro básico que servia para nortear a entrevista e especialmente para que todos os pontos pertinentes à pesquisa fossem abordados. Os entrevistados assinaram termos de consentimento ou anuíram com a gravação no próprio áudio. O critério para a

escolha dos entrevistados foi baseado, obviamente, além da disposição em contribuir, na capacidade de comunicação dos indivíduos, avaliada anteriormente em exercícios exploratórios e conversas informais, nos pontos de motoboys e mototaxistas mais tradicionais. Vale salientar que para realizar todas as entrevistas até aqui obtidas, sempre foi preciso estabelecer um laço de confiança entre os indivíduos, não somente os entrevistados via história oral, mas também com outros mototrabalhadores que dividiram suas experiências e percepções da profissão e cujas contribuições fizeram parte do caderno de campo.

A presente dissertação foi estruturada em capítulos que buscam ordenar e direcionar o processo da pesquisa, estabelecendo interlocução com os fundamentos teóricos, as experiências metodológicas e as práticas do campo. Dessa forma, é necessário que iniciemos partindo da análise da formação e constituição da sociedade do trabalho no Brasil e os seus desdobramentos nas relações de trabalho. Buscamos, ainda nessa etapa, compreender como o país gestou o desenvolvimento capitalista no processo de êxodo rural e a fundamental atuação do Estado na legitimação da diferença entre aspectos formais e informais do trabalho. A CLT, no alto da sua ambivalência, assegurava direitos a alguns trabalhadores, ao mesmo tempo em que afastava a grande porção do processo de integração via inscrição formalizada de emprego. A sociedade do trabalho brasileira se desenvolvia sem rumos programáticos de incorporação da massa de homens e mulheres, os quais saíam do campo em busca de trabalho protegido - a carteira assinada (CARDOSO, 2010; GUIMARÃES, 2004; POCHMANN, 2012).

A realidade industrial do Brasil não possibilitava inserir a quantidade de trabalhadores que buscava espaço nas cidades e cada vez mais cresciam, especialmente e em termos populacionais. A busca pelo sustento diante da inexitosa entrada no mercado formal ocasionava uma forte tendência de informalizar as relações oriundas do trabalho, uma espécie de legitimação do informal. Assim, o Brasil se desenvolveu e gerenciou os vínculos, frágeis ou não, de trabalho. Desde então, ainda que os ciclos do capitalismo transformem os gráficos estatísticos e econômicos sensíveis aos processos voláteis do respectivo modelo, com momentos de crescimento da formalização, a

informalidade nunca deixou de ser uma realidade conflituosa em nosso país (SANTOS, 1979).

A informalidade normalmente está diretamente vinculada à concepção de atividades precárias, distante dos benefícios da formalidade, afastada das condições de legalidade que, respaldadas pelo Estado, desenvolvem-se sob as benesses e vantagens que a institucionalização da noção de trabalho traz (GUIMARÃES, 2004). Falamos de seguridade e reconhecimento social, nos termos de previdência e, inclusive, no sentido das subjetividades. Nesse sentido trabalhamos no intuito de construir sólido conhecimento sobre a realidade brasileira do trabalho, a sua formação e os moldes que serviram para o seu crescimento.

Em um segundo momento, buscamos nesse processo de constituição de noção da sociedade do trabalho, subsídio teórico para compreender sobre o que o campo nos dizia, no caso em tela, sobre os mototrabalhadores. Afinal, por quais razões esse contingente de trabalhadores iniciava em uma profissão seguidamente referida como precária, gravemente perigosa? Nessa etapa da dissertação, os aspectos constitutivos da sociedade do trabalho no Brasil e as questões da informalidade abrem espaço para identificarmos as primeiras pistas de como se dava a inserção de motoboys e mototaxistas em suas respectivas funções, e por quais razões começavam a trabalhar com as motocicletas.

Começamos, finalmente, no processo de construção de narrativas desenvolvido metodologicamente, a entender que estamos diante de uma classe<sup>1</sup> de trabalhadores que se movimenta contrariamente à lógica do mercado "tradicional" de trabalho. Ainda que pouco escolarizados ou de quase inexistente qualificação profissional, o que em termos gerais significaria empregos ruins e de baixa valorização, os mototrabalhadores percebem, pelo menos comparativamente às suas próprias trajetórias, aspectos positivos ao desempenhar seus papéis de motoboys e mototaxistas. Além do aspecto econômico dito como satisfatório, os profissionais elencam algumas palavras

---

<sup>1</sup> Souza (2009; 2012) identifica que a noção do conceito de classe deve ser compreendida além do viés econômico e da produção, endossando a avaliação bourdesiana sobre os outros tipos de capitais existentes nos processos de convívio social. Seguimos a mesma lógica conceitual no presente trabalho.

importantes que se repetem nas conversas e entrevistas: autonomia e liberdade. Parecemos estar diante de um caso concreto em que indivíduos não qualificados conseguem obter do seu trabalho uma renda inversamente proporcional à sua formação e ainda elencar uma série de fatores legitimadores e positivos do mototrabalho.

Ainda que o trabalho seja exaltado e as vantagens ditas também se apresentem nas entrevistas, uma série de contrapontos são analisados nas narrativas dos trabalhadores das motos em Pelotas. Entramos diretamente nas questões referentes ao risco e à precariedade da atividade. Assim como há consenso em exaltar as vantagens de ser motoboy ou mototaxista, grande porção de trabalhadores também sofre com os riscos inerentes à profissão. Falamos dos acidentes, assaltos e uma rotina extenuante de longas horas sobre a moto. Mesmo que os mototrabalhadores elenquem com entusiasmo a liberdade que possuem em não ter chefia ou horário fixo, os mesmos indivíduos relatam sobre estes acidentes, quedas, assaltos e outras dificuldades comuns na atividade.

Vale, ainda, referenciar que na análise das categorias - motoboys e mototaxistas - a formação dos indivíduos e dos trabalhadores, é fundamentada pelos estudos de Souza (2009) e suas propostas sobre o entendimento do que ele chama de "ralé" e os "novos batalhadores". A primeira denominação citada, a "ralé" diz respeito às pessoas que basicamente buscam encontrar nos trabalhos precários e desvalorizados, únicas formas possíveis de ganhar dinheiro efetivamente disponíveis, a luta por uma dignidade que demonstra ser extremamente frágil. Em contrapartida, os "batalhadores" são os trabalhadores que, apesar de serem despossuídos de outros tipos de capitais, encontram na recente valorização do seu ganho pelo trabalho, uma nova percepção sobre o seu lugar na sociedade (SOUZA, 2012). Embora sejam conceitos diferentes, no caso que aqui apresentamos, há uma perceptível transição dos mototrabalhadores entre os termos.

O passado dos mototrabalhadores é frequentemente marcado por situações comuns à "ralé", dificuldades familiares, econômicas e sociais, e justo no momento em que teoricamente adentrariam em uma profissão pouco

valorizada pelo senso comum, encontram o trampolim necessário, pelos menos em termos subjetivos, de alçarem um novo patamar no quadro social, são os novos batalhadores.

## 2. Metodologia

O uso da História Oral como metodologia científica e sua aceitação como tal é reflexo de uma morfologia da pesquisa, uma nova maneira de se pensar de forma crítica o que entendemos ocidentalmente por ciência. Diante de um âmbito acadêmico ainda inflado pela lógica positivista, os resultados e as transformações sobre a compreensão de sua eficácia e validade como método, foram e ainda são, objetos de discussões teóricas. É compreensível! Pode ser caro ao pesquisador que calque a lógica da sua pesquisa em conceitos fechados e estáticos de verificação, vislumbrar que, levando basicamente em consideração a memória e a experiência dos indivíduos, se possa fazer um trabalho efetivamente válido.

O preconceito ou a rejeição por parte de alguns cientistas sociais é quase risível quando lembramos, por exemplo, que o aspecto qualitativo de uma pesquisa também fora relegado ao rótulo de “método aventureiro”, acrítico. Ora, hoje é consensual entre a comunidade acadêmica que quase toda pesquisa científica pode ser baseada em conceitos, referenciais e aspectos qualitativos. Cabe lembrar que, até mesmo diante de um projeto que preza pelo quantitativismo, os números, dados e informações apreendidos também devem ser avaliados por critérios não necessariamente objetivos. Enquanto isso, Alberti (2004, p.13-14) afirma que História Oral, por conseguir “representar a ideologia em movimento, consegue dimensionar sem tantas ou iguais distorções ocorridas com outros métodos”.

A História Oral demonstrou uma nova possibilidade de conhecimento frente ao positivismo pragmático e técnicas ditas “clássicas de pesquisa”, que nem sempre logravam êxito em esclarecer ou se aproximar daquilo que mais podemos conceber como “realidade”. Não perceber a lógica do processo histórico evolutivo das ciências sociais, além de descartar e refutar métodos e técnicas de antemão, é, no mínimo, equivocado. Aos incautos, por vezes, temos de lembrar o quanto a ciência é multifacetada, e estancar os diversos prismas que são ofertados ao pesquisador significa restringir a busca de uma solidez da pesquisa. Nada mais lógico que a História Oral deixasse de ser designada aos estudos e âmbitos historiográficos, aproximando-se das outras searas

científicas.

A História Oral é uma ciência e arte do indivíduo. Embora diga respeito – assim como a sociologia e a antropologia – a padrões culturais, estruturas sociais e processos históricos, visa aprofundá-los, em essência, por meio de conversas com pessoas sobre a experiência e a memória individuais e ainda por meio do impacto que estas tiveram na vida de cada uma. Portanto, apesar de o trabalho de campo ser importante para todas as ciências sociais, a História Oral é, por definição impossível sem ele (PORTELLI, 1997, p. 15).

As fortes narrativas e o apelo subjetivo dos sujeitos também são meios de difundir conhecimento, conhecer o “outro”, descortinar indivíduos, grupos, processos sociais, “fazer ciência”. Nesta pesquisa serão abordados as peculiaridades e o dinamismo da História Oral, sob a perspectiva das experiências e compreensão do método e suas dificuldades à satisfação da entrevista realizada com sucesso, adentrando minuciosamente ao espectro do projeto almejado, o querer de todo cientista. Significa, portanto, estabelecer um elo entre o passado e o presente, sob uma perspectiva específica – “o tema da pesquisa”, evocando a memória e buscando a lembrança. Trata-se de um exercício de percepção do indivíduo sobre a sua experiência cronológica e espacial.

Aplicar essa metodologia depende, fundamentalmente, da percepção do pesquisador de que os dados obtidos através da entrevista são sensivelmente marcados por trajetórias, contextos, experiências vividas. Meihy (2006), por sua vez, elucida e eleva a História Oral como facilitadora para revelar segredos, novos ângulos, uma espécie de fuga da rigidez formal e convencional edificada pela academia. A pesquisa a partir dela reflete o interesse em desenvolver perspectivas que ainda não foram abordadas, fragmentos das vidas e experiências esquecidas no tempo, por vezes guardadas e escondidas. A entrevista não serve meramente como pilar metodológico, é, também, a expressão social vocalizada e transcrita para compreender os aspectos culturais, as formações e desfigurações da tradição cunhada ao longo do tempo, a partir do olhar sobre a sociedade.

Conseguir extrair das diversas narrativas trabalhadas com a História Oral o seu significado mais profundo, proporciona, também, uma oportunidade de

contar, escrever e dimensionar o lado dos que muitas vezes não foram levados em conta, os invisíveis sociais que encontram somente nas margens da sociedade um espaço para ocupar. Mesmo assim, não falamos de uma metodologia resguardada aos marginalizados e excluídos, estes aspectos são impulsionadores para um saber de transformação e não limitadores. Não parece existir melhor forma de compreender ao máximo a subjetividade do indivíduo do que o ouvir, tentar entender o que diz e o que o motiva a dizer, sendo um instrumento que possibilita esse entendimento, sem ser coagida ou inflamada por interesses que não estabelece lógica entre o comportamento humano e os grupos sociais, que são distintamente concebidos e construídos pela polissemia da interação entre os indivíduos.

Vale ressaltar que as individualidades, as características pessoais e as peculiaridades não se diluem com a História Oral, são elementos que constroem e diferenciam cada um, mas que só fazem sentido dentro de um contexto maior e multifacetado que é o grupo a que ele pertence. A diferença, a identidade, a distinção, são o que torna os indivíduos socialmente “classificáveis”, o que possivelmente nos aproxima e nos distancia de outras pessoas. É sob essa perspectiva que a metodologia aplicada demonstra a sua maleabilidade epistemológica, a sua condição de ser ciência transformadora sem perder o objetivo principal de compreender as conjunturas que são estabelecidas pela memória.

### 3. Capitalismo à brasileira

O processo tardio e incompleto de industrialização em território nacional é um excelente ponto de partida, para compreendermos como a questão da informalidade se manifestou no Brasil e ainda hoje reverbera sob a égide de uma nova perspectiva de encarar o "informal" (SILVA, 2002). É fundamental lembrar que diferentemente dos países centrais do capitalismo, que em determinados momentos históricos gozaram das benesses e segurança do Estado de Bem-Estar Social, o Brasil sequer conseguiu efetivar as reformas básicas que o próprio capitalismo permitiu no chamado primeiro mundo (GUIMARÃES, 2004).

Diante de uma elite agrária avessa às necessidades conjunturais de um país continental, a dominação política foi tamanha que até hoje grande porção das terras cultiváveis do Brasil estão sob a posse e propriedade da mesma elite. Por conseguinte, reformas sociais e progressistas jamais foram incorporadas em nenhum período da história brasileira. Vale ressaltar o disposto por Cardoso (2010, p.152):

[...] tal como no passado escravista, o capitalismo emergente brasileiro, com sede urbana e que só tornaria de base industrial a partir dos anos 1940, conviveu perfeitamente bem com um ordenamento social agrário marcado por relação não capitalista de produção e, sobretudo, com uma estrutura fundiária altamente concentrada.

Para conseguirmos compreender as especificidades que o modo brasileiro de informalidade apresenta, é necessário utilizar o conceito de "cidadania regulada", desenvolvido por Santos (1979, p.102). O referido autor busca em sua proposta de concepção do termo, fazer uma avaliação de como o exercício digno e pleno de cidadania entre os brasileiros, especialmente na Era Vargas, estava intimamente ligado à figura quase simbólica da carteira de trabalho. Pode parecer estranho por ser um direito amplamente assegurado à maioria dos nacionais, cristalizado socialmente e amparado com a Carta Magna<sup>2</sup> de 1988, mas a possibilidade de obter a carteira profissional de trabalho era uma

---

<sup>2</sup> Constituição da República Federativa do Brasil de 5, de outubro de 1988.

realidade que não se manifestava ao brasileiro médio do período Vargas<sup>3</sup>.

Toda a documentação necessária para a confecção da carteira de trabalho pelo Estado e a sua respectiva emissão deveria ser devidamente comprovada, além do registro civil cuja parte significativa de brasileiros não dispunham - pelas condições precárias apresentadas - era obrigatório munir o Estado com diversas outras informações (comprovadas documentalmente ou por duas testemunhas privilegiadas por já possuírem carteira de trabalho). Os obstáculos para a obtenção da carteira seguiam com outros requisitos específicos e o pagamento de um valor de difícil disposição pelo povo (CARDOSO, 2010).

O processo de construção da cidadania do trabalhador brasileiro e o seu aspecto regulado anteriormente referido, demonstra que naquele período vivíamos uma experiência de exclusão imposta pelo Estado sob o disfarce da burocracia. A construção identitária dos indivíduos que poderia ser legitimada por um emprego assalariado e com anotação em documento oficial, no caso, a carteira de trabalho, ficava restrito àqueles que gozavam de privilegiada disposição no quadro social. O ordenamento vigente criava uma barreira invisível para a constituição de um possível direito, cabendo unicamente aos indivíduos a responsabilidade de sua transposição (CARDOSO, 2010). Assim, o conceito de cidadania que hoje compartilhamos, assegurado pelos direitos políticos e civis de forma universal e em sua máxima plenitude, sob a presença garantidora de um estado democrático de direito mantenedor da ordem social (ao menos em expectativa) é, na verdade, uma condição resultante de um novo pacto brasileiro, disposto com o advento da Constituição Federal em 1988.

A forma como o Estado Brasileiro lidou com a temática do trabalho, em especial sob o governo de Vargas, denota um processo distintivo entre os trabalhadores, avalizado por um mecanismo balizador instaurado pelo governo. Dificultar ou não facilitar, como queiram, a conquista da condição de trabalhador com inscrição regular em uma carteira de trabalho significava impedir o exercício pleno da cidadania. Basta lembrarmos que a condição da tão comemorada

---

<sup>3</sup> Período em que Getúlio Vargas governou o Brasil por 15 anos, de forma contínua (de 1930 a 1945).

Consolidação das Leis Trabalhistas-CLT, feito de Vargas, era absolutamente restrita, quase excludente. As razões parecem óbvias se considerarmos quais trabalhadores foram agraciados como sujeitos de direitos pela CLT: somente os urbanos. Tal situação representa a minoria dos trabalhadores brasileiros no período, relegando os trabalhadores rurais, os colocando em um plano de invisibilidade (CARDOSO, 2010).

A segurança jurídica advinda de uma Lei que instaurava uma série de direitos só fazia sentido a uma porção da população ativa. O grosso número de homens e mulheres que labutavam nos campos do continental Brasil permanecia excluído do processo de cidadania, jogados à sorte e ao crivo dos empregadores, sem Lei ou outras garantias. A forma como o Brasil constituiu significativa e expressiva porção da sua classe trabalhadora nos dá importantes pistas para compreender como o processo de informalização do trabalho se deu.

A informalidade do trabalho é parte do processo histórico de formação e de desenvolvimento de uma economia periférica que se industrializou tardiamente. Por isso, há diversos tipos de produção e reprodução da informalidade, sobretudo porque o país se mostrou incapaz de realizar as chamadas reformas clássicas do capitalismo contemporâneo (agrária, tributária e social). A prevalência de um padrão de capitalismo selvagem também contribui para que a valorização do trabalho ficasse em segundo plano (POCHMANN, 2008, p.195).

A lógica da "cidadania regulada", além das características duais da CLT (assegurando direitos e limitando ações), dá o tom de uma sociedade que nunca conseguiu romper com uma lógica exclusivista do bom emprego e, por conseguinte, bom salário. Simplesmente deter um trabalho com a projeção de ser devidamente formalizado serviu (e parece ainda servir) como uma espécie de garantia social, ainda que a construção dos processos industriais nos grandes centros urbanos brasileiros, com exceção da cidade de São Paulo<sup>4</sup>, não tenha absorvido com plenitude a essência desenvolvimentista do período, as cidades grandes despertavam significativo interesse por parte dos que viviam na zona

---

<sup>4</sup> Ainda que São Paulo tenha crescido industrialmente pela força da orientação e ação estatal como afirma Souza, comparativamente ao restante do país, seu crescimento é diferencial (2009, p.67).

rural.

Além das vantagens econômicas verificadas no ganho real do salário do trabalhador urbano assegurado pela CLT, o aspecto regulatório da Lei era outra vantagem percebida. No imaginário do homem do campo, além de receber mais, ter uma jornada fixa de trabalho e um período mínimo para descanso parecia uma alternativa extremamente razoável em contraposição ao normalmente extenuante e mal remunerado trabalho rural (CARDOSO, 2010). Assim, o fluxo de indivíduos para as cidades começou a se intensificar desde então, restando para o meio urbano o papel de absorver o contingente de novos trabalhadores que em números cada vez mais expressivos rumavam às cidades. No entanto, como fora explicado, conseguir um emprego sob o véu da formalidade era possivelmente a construção da expectativa e não sempre de uma realidade.

A forma que se deu a incorporação dos novos possíveis trabalhadores no mercado de trabalho nacional, como era de se esperar tendo em vista as reformas essenciais ao capitalismo nunca realizadas no Brasil, foi precária.

Em 1960, o emprego protegido, que conferia aos trabalhadores urbanos a cidadania regulada, não passava de 40% do total das ocupações. Entre o início dessa década e o ano de 1970, quando novo censo demográfico foi realizado, mais de um terço da população rural deixou os campos em direção às cidades [...] Parte desse contingente foi admitido na cidadania regulada, ainda que em proporção diminuta, já que no início do milagre brasileiro apenas 53% dos empregos estavam protegidos. Mas ainda assim tratou-se de crescimento de 30% em relação a 10 anos antes. Em 1976, auge do milagre, a regulação estatal se estendia a quase 60% daquele mercado, a partir de proporções subtraídas ao assalariamento sem carteira e a atividade por conta própria. É possível que esse lento, mas contínuo processo de formalização da economia de fato alimentasse os sonhos de inclusão dos novos migrantes e seus filhos. A partir dali, porém, o assalariamento formal perdeu terreno para o assalariamento sem carteira, formas autônomas de obtenção de renda e o trabalho sem remuneração (CARDOSO, 2010, p.262).

O período ditatorial vivido pelo Brasil, com seu início em 1964, foi marcado por fortes investimentos no quadro econômico nacional, o que certamente colaborou com o crescimento da formalização dos empregos anteriormente citados. A grande questão sobre o período, como bem enfatiza Cardoso (2010), é a força de atração que a possibilidade de um trabalho na cidade exercia sobre

os homens do campo. Ainda que os salários correspondessem em boa parte ao padrão mínimo estabelecido por Lei e que nem todos que chegavam aos centros fossem capazes de serem incorporados pela formalização, foi criada, desde então, a ideia de que o futuro da sociedade do trabalho estaria estabelecido pelas bases do emprego nas cidades. Assim, com o avanço da urbanização, o Brasil acabou atravessando a porcentagem que até então o fazia um país com bases populacionais preponderantemente rurais. A luta por trabalho e, conseqüentemente, por melhores condições de vida, seria travada às sombras e fumaças dos centros urbanos.

O Brasil que se formava nos centros das cidades conseguiu crescer economicamente, mas nunca se chegou perto de aliar as cifras com o desenvolvimento social adequado. Os empregos gerados permitiam a sobrevivência das famílias, mas a imobilidade social era a regra que imperava (POCHMANN, 2012). As condições ofertadas aos trabalhadores eram, na melhor das hipóteses, o almejado emprego com "carteira assinada", com pequenas percepções na variação de salários, dependendo da instrução do trabalhador e da função desempenhada.

O sonhado modelo de desenvolvimento do país nunca se concretizou em excelência, o que significa dizer que as crises do capitalismo e os próprios rumos dos novos processos adotados ao longo do tempo, recaíram com maior intensidade nos empregos frágeis e de baixa escolarização (SILVA, 2002). Buscando maior competitividade e redução de custos, diversas formas de contratação foram sendo elaboradas e incorporadas nas Leis brasileiras: do regime de tempo indeterminado aos contratos por tempo determinado, jornada parcial, terceirização. (POCHMANN, 2008)

O que buscamos enfatizar é que a lógica do trabalho brasileiro nunca objetivou uma incorporação mais robusta da população economicamente ativa, sob a perspectiva de aliar longevidade no emprego, boa remuneração e qualidade de vida.

Diferentemente dos países capitalistas centrais, onde podiam ser muito facilmente estabelecidos os limites (simbólicos e materiais) entre o desemprego e o pauperismo, tendo um e outro políticas e instâncias institucionais bem diversas a atendê-los, no caso brasileiro, faziam falta as políticas seja com vistas à

empregabilidade, seja com vistas à assistência social (GUIMARÃES, 2004, p.352).

Além da imobilidade social, os empregos socialmente protegidos ganhavam novos contornos, que obedeciam aos critérios impostos pela lógica capitalista. A flexibilização legitimava, pela força da Lei, novas maneiras de contratar um trabalhador, com custos menores, respondendo à determinada necessidade de produção ou do período. Ainda que a referida flexibilização do trabalho tenha sido alvo de inúmeras críticas e o seu possível poder de “precarizar” as relações contratuais fossem significativas, existiam indivíduos que nem mesmo nesse processo de regime trabalhista estavam inseridos. Falamos, portanto, da constituição da porção de trabalhadores que não se enquadravam em nenhuma alternativa de emprego formalizado. Quando muito, flutuavam entre uma ocupação e outra sem conseguir construir uma carreira longa com inscrição social. O trabalho informal era a solução encontrada para combater o problema do desemprego que o Brasil enfrentava, especialmente no período em que os índices de crescimento econômico se retraíram. Pochmann (2008) evidencia:

[...] a partir de 1990 a dinâmica do mercado de trabalho sofreu importante modificação: a desestruturação do mercado de trabalho assumiu maior proporção, com a desaceleração do assalariamento e a proliferação de diversas formas de contratação de trabalhadores.

Diante do conceito de capitalismo gestado ao longo da história do país e a forma anômala que o modelo econômico se intensificou em solo nacional, no Brasil a cunhagem do termo ‘capitalismo à brasileira’ ou algo semelhante, faria todo o sentido diante das peculiaridades brasileiras ao conceber as noções preliminares sobre o capital. Diferentemente dos países capitalistas centrais, onde os processos históricos e, por conseguinte, os políticos e sociais foram construídos e projetados aos passos de períodos de reformas e transformações na sociedade, o Brasil concebeu o modelo de forma distorcida, perspectivamente atrasada, sob a égide das forças coronelistas e dos mandos e desmandos dos mais poderosos que interferiam costumeiramente em todos os momentos históricos do estado nação (GUIMARÃES, 2004).

Os conceitos basilares de um mercado livre, concorrencial, criativo e, por tudo isso, lucrativo, eram, na verdade, brechas onde a influência e o jogo da má política conseguiam infiltrar-se e contaminar o modelo que vicejava em boa parte do mundo sob a propaganda do empreendedorismo. Seria inocente afirmar que os outros países capitalistas eram ou são detentores exclusivos de um capitalismo “purista”, calcado unicamente nos conceitos mais desejáveis e virtuosos que deste modo de se fazer economia se espera.

A dinâmica da economia mundial, que por consequência dita os caminhos da política nacional em relação ao trabalho e renda, aponta para tendências cada vez mais fortes no rumo da desregulamentação dos contratos de trabalho. O pleno emprego de mão de obra não é norma geral do funcionamento das economias de mercado. Por isso, o desemprego é parte integrante do processo de desenvolvimento das nações (POCHMANN, 2008).

Mesmo diante de um espantoso fato econômico que foge a proporcionalidade do binômio “qualificação e renda”, em escala Brasil, a tendência em relação à flexibilização dos empregos segue a lógica de redução de custos e salários, ainda que os resultados desta política econômica de desoneração do capital não demonstrem eficácia na sua empiria em expectativas de crescimento.

O Brasil jamais conseguiu construir um projeto de desenvolvimento efetivamente duradouro, longo, virtuoso, com a devida atenção para o processo produtivo e de interação entre os setores da economia. O fraco desempenho industrial do país, com exceção da cidade de São Paulo, condicionou a aceitação do emprego disponível por parte dos indivíduos, desprovidos de chances efetivas de ingresso e permanência no mercado de trabalho em funções e atividades de razoável remuneração. Ser possuidor de uma carteira profissional devidamente assinada por algum empregador era, por si só, fator de enquadramento em um grupo privilegiado, diminuto.

### 3.1 A não regulamentação do trabalho

O termo “informalidade” e os seus respectivos significados foram por muitas vezes objeto de estudo de diversas áreas do conhecimento, que

encontravam no tema uma espécie de enfoque central da dinâmica da modernidade. Podemos lembrar, por exemplo, que tentar construir uma noção sólida do termo, foi um desafio aceito não só pela Sociologia, nossa referência, mas também resultou em tentativas de assimilação e construção de um arcabouço teórico por parte de juristas e economistas. Segundo Noronha (2003), os economistas adotam uma oposição formal-informal, enquanto os juristas trabalham com a questão legal e ilegal, onde, por sua vez, o senso comum avalia com a oposição de justo e injusto.

Por conta do interesse de diversas matizes científicas sobre as características da informalidade na sociedade de trabalho capitalista, a cunhagem de conceitos, bem como as acepções do tema, por uma consequência lógica das segmentações distintas que se debruçaram sobre o assunto, são inúmeras. No entanto, ainda que o tema já tenha sido explorado com bastante perspicácia e competência em diversos trabalhos, a dinâmica que o capitalismo impõe à sociedade do trabalho, proporciona novas releituras e impressões sobre o tema, que inevitavelmente precisam ser evidenciadas. Como propõe Guimarães (2004), é urgente repensarmos a sociologia do trabalho além do entendimento do antigo operariado e da movimentação sindical de décadas passadas, verificando, assim, os novos desafios dispostos pela realidade nacional e as possibilidades teóricas que surgem.

Em decorrência das novas concepções que criamos e recriamos sobre "a forma de trabalhar", diante das diferentes morfologias apresentadas pelo capitalismo e os seus desdobramentos em nossas vidas, a abordagem sobre a informalidade parece ganhar fôlego e uma renovada legitimidade. Especialmente devido aos novos rumos que o modelo econômico vicejante impõe, parece ser necessário observar com atenção as dinâmicas que surgem e dão novas perspectivas ao mundo do trabalho.

A Organização Internacional do Trabalho-OIT inaugurou no ano de 1969 o Programa Mundial de Emprego que programaticamente visava estabelecer metas estratégicas para o desenvolvimento industrial dos países da periferia do capitalismo, buscava como resultado final a diminuição da pobreza e desigualdade extrema, identificadas nos estudos. A constatação aferida é de

que diante de economias nada competitivas e pouco industrializadas, a mão de obra não empregada recorria a trabalhos de pequena escala e organização (CACCIAMALI, 2000). Surgia, portanto, importantes pistas que indicavam o comportamento dos indivíduos que não dispunham de um lugar na lógica formal de assalariamento. A informalidade ali encontrada demonstrava ser uma espécie de guarda-chuva social, tentando garantir o mínimo àqueles que do mercado de trabalho nada teriam a esperar.

A tentativa de nortear conceitualmente a informalidade parece que foi sendo dificultada ao longo dos anos, com o avanço do capitalismo e as suas formas de expressão e sociabilidade. A discussão do termo fora configurada para dar conta de compreender "as dificuldades e distorções da incorporação dos trabalhadores ao processo produtivo em contextos nos quais o assalariamento era pouco generalizado", embora o entendimento conceitual do termo tenha ajudado a avançar nos aspectos cognitivos, acabou expressando muito mais "o que a informalidade não era" do que uma categorização restrita. (SILVA, 2002, p.142 - 149).

Para trabalharmos a questão da informalidade no Brasil, é válida e especialmente interessante a reflexão via metáfora proposta por Cardoso (2013). O autor faz referência ao sistema capitalista como uma "galáxia financeira":

O buraco negro é o que confere identidade à galáxia: sua dimensão, sua forma, sua dinâmica (seu movimento). O movimento depende também da massa (quantum de matéria) e da densidade (proximidade relativa entre os elementos) da galáxia. Muito próximas do buraco negro estão as estruturas mais coesas e densas, que respondem mais prontamente às "demandas" do centro. A galáxia tem zonas de densidade variável. O centro coeso é fortemente regulado pelos mecanismos principais de coordenação da galáxia: o mercado (dinheiro e contratos, isto é, mercado e Estado), o Estado (as leis e instituições que as validam, muito especialmente a polícia e os exércitos, a informação e suas redes materiais e virtuais de sustentação) e a sociabilidade extensa nas redes sociais (2013, p.21).

A analogia construída pelo autor apresenta, ainda, o Tesouro Norte-Americano como o cerne do buraco negro, o ponto central da galáxia que age com imensa força de atração, trazendo para si as demais forças que gravitam

em sua volta. A razão para estabelecer o Tesouro estadunidense como eixo central da galáxia é a capacidade de força e vinculação econômica mundialmente estabelecida pelo dólar emitido pelos Estados Unidos. Explicar as relações de informalidade pelo viés da galáxia ajuda, especialmente, a compreender o caso do Brasil. Caso utilizássemos o referido conceito para localizar nosso país na "galáxia", poderíamos nos colocar em uma posição mediana entre o "buraco negro" e os pontos mais distantes, onde os reflexos e a atração exercida pelo epicentro são mais rarefeitos. No entanto, ainda que o efeito exercido pelo buraco negro seja proporcionalmente maior à medida que mais próximo nos encontramos dele, até mesmo o lugar ou relação mais distante do centro estarão inseridos ou envoltos em algum aspecto pela lógica do buraco negro.

Voltemos ao exemplo da galáxia para tentarmos elucidar o fenômeno da nossa informalidade (relações de trabalho e emprego, sociabilidade, ordem contratual e Estado). O retrato da sociedade do trabalho no Brasil, como fora aqui exposto, é constituído por diferenças que se espraiam na dimensão grandiosa e extensa do país. Podemos dizer que a proximidade do "buraco negro" tende a tornar as relações de trabalho melhores adequadas ao modelo exigido pelo Estado. A formalização dos contratos de trabalho em conformidade com as Leis, as exigências dos cumprimentos constitucionais, além da fiscalização dos órgãos competentes (especialmente a atuação do Ministério Público do Trabalho) são elementos cada vez mais presentes nas relações de trabalho quando aproximadas da atração exercida pelo buraco negro. Quanto mais distante da força do centro da galáxia, menos o poder atrativo do buraco e os seus elementos de legitimação são perceptíveis. Assim, em termos sintetizados, podemos observar como se dá o processo de informalização do trabalho no Brasil.

### 3.2 Autonomia ou precariedade?

Ainda que não tenhamos gestado grandes inspirações empreendedoras no processo histórico de formação do Brasil, hoje, é possível dizer que há certa fascinação em ser "chefe de si", ou melhor, não possuir chefe. É bem verdade que a aura a iluminar o sonho empreendedor brasileiro é exemplificada e calcada

nos exemplos e casos de sucesso. Ser um investidor autônomo, dotado do total controle e investimento sobre a atividade, sem qualquer tipo de subordinação, é um desejo difícil de prosperar entre os trabalhadores brasileiros (SOUZA, 2009).

É um tipo ideal que dificilmente é atingido por quem empreende, pelo menos sem a devida formalização e adequações referenciadas pelo Estado. No entanto, mesmo longe da formalização, dos investimentos, empréstimos, isenções e assistência que um negócio devidamente inscrito na Junta Comercial consegue com maior facilidade, é possível dizer que "negócios por conta própria ou trabalhadores por conta própria" ajudam a dispor novos sentidos ao processo de informalidade.

Ainda que exista legislação específica para atividades individuais de pequenos empreendedores, facilitando a formalização das atividades, são inúmeros os casos de total ausência da inscrição ou cadastro de formalização. Os números crescentes de adesão à Lei do MEI (microempreendedor individual) são fortes indicativos que há interesse e maior facilidade de regularização de atividades que eram historicamente não formalizadas. Mesmo assim, não podemos cair na simpática armadilha de que a simples inscrição rompe com a lógica da informalidade.

### 3.3 A lógica do capital e a redução de custos

Quando levamos em consideração as noções básicas desenvolvidas pelo capitalismo, o caminho do lucro também passa pela redução de custos, que podem ser diversos e dependerão de qual ramo se trata o empreendimento. Com a ofensiva neoliberal, o mercado de trabalho brasileiro também arrazoou cortes e reavaliou dinâmicas do trabalho e emprego. A regra de contenção de custos e diminuição de despesas para o aumento de receitas parece ter reorganizado o mundo do trabalho brasileiro sobre uma perspectiva de flexibilização que em regra não agrada o comum trabalhador (ANTUNES, 2015). E é completamente compreensível visto que as mudanças pautadas pelo discurso neoliberal afetam diretamente o que costumeiramente acreditávamos ser direitos intocáveis, inamovíveis.

A terceirização<sup>5</sup> é um exemplo claro de como uma condição imposta pela suposta versatilidade necessária do capitalismo reconfigura as relações de trabalho e são incorporadas no ordenamento jurídico. As novas formas de contratação que fogem à regra do tempo indeterminado do contrato também são cada vez mais frequentes e aceitáveis.

O caso dos mototrabalhadoreis talvez seja uma das únicas situações onde a cartilha da redução de custos do capitalismo global tenha sido em parte vantajosa também para o trabalhador. Explicamos: quando determinada empresa contratava um motoboy para a realização dos serviços de entrega, por força de Lei, deveria, no mínimo, pagar o salário estabelecido, descontar a contribuição previdenciária e outros tributos, além do depósito do FGTS. Somasse, também, o custo da motocicleta, sua manutenção e combustível. Além disso, podemos fazer referência aos casos de acidentes de trabalho que incidiriam não somente na contratação de outro trabalhador em caso de afastamento de um motoboy acidentado, como no direito de estabilidade de emprego assegurado ao acidentado quando retornasse às atividades. E não colocamos na conta a possibilidade de uma possível fatalidade no exercício da função e na provável indenização judicial que a família do motoboy reivindicaria.

Em contrapartida ao trabalho, o motoboy formalmente contratado receberia exclusivamente o seu salário (que possivelmente seria o mínimo). Os motoboys, pelo menos aqui em Pelotas, percebem que pelo fato de poderem trabalhar por conta própria, recebendo de diversos clientes e de acordo com a produção de cada "corrida", são melhores remunerados do que se trabalhassem com a carteira assinada.

*Eu consegui me organizar e ir pra SC passar 10 dias, que era o meu sonho. Dar uma descansada numa praia de SC. Uma praia bem legal. Quando eu tinha carteira assinada eu não tinha condições de viajar pra lugar nenhum. Hoje em dia eu posso me considerar privilegiado pela profissão que eu tenho e poder viajar*

---

<sup>5</sup> A Lei 13.429/17 foi sancionada pelo atual Presidente da República, Michel Temer. A redação do referido dispositivo possibilita a terceirização da atividade fim pelas empresas e contratantes, enquanto anteriormente somente a atividade meio era passível de enquadramento na modalidade de contratação. O projeto de terceirização que deu origem à Lei 13.429/17 foi tema de enorme repercussão social por conta dos antagônicos interesses entre as partes favoráveis e contrárias ao projeto. Com o argumento de que o projeto daria versatilidade à economia, o dispositivo foi aprovado.

*e ter umas férias que eu nunca imaginei que pudesse ter [...]. E o que eu consegui realizar, um sonho, foi comprar uma Hornett 600cc que eu comprei pros meus passeios, que eu comprei pras bandas de longa distância (LEANDRO, 2016).<sup>6</sup>*

A razão econômica é fundamental para o desempenho de uma função, qualquer que seja a área de atuação, independente de qualificação e escolarização. O que torna o caso dos mototrabalhadore pelotenses emblemático é como a remuneração percebida é inversamente proporcional à sua qualificação e escolarização.

Guimarães aponta o desafio da incorporação dos trabalhadores, diante do cenário social nacional:

*[...] no que diz respeito ao pequeno contingente dos possíveis "sobreviventes", destaca-se, de imediato, o grave déficit de educação geral, expresso na baixa escolaridade da população brasileira (como um conjunto dos trabalhadores em particular) e na quase destruição a que foi submetida a rede escolar pública brasileira (2004, p. 353)*

Um indivíduo que por vezes nem o ensino médio completou, dificilmente conseguirá um emprego com um salário relativamente bom, ainda mais em uma cidade de pobre dinamismo econômico como Pelotas. Nossos entrevistados não hesitam em dizer que jamais conseguiriam ganhar o que ganham como motoboys/mototaxistas se estivessem inseridos no mercado formal, ou como eles dizem, "de carteira assinada".

A condição econômica é uma vinculação primária que ocorre entre o indivíduo e o trabalho com a motocicleta. A necessidade de obter alguma renda é o fator de incidência para o surgimento do trabalhador, e não há uma explicação maior do que a econômica para o início do serviço como mototrabalhador, ainda que, posteriormente, aspectos de satisfação sejam incorporados ao longo dos anos trabalhados.

*O cara sempre almeja alguma coisa a mais, mas já tenho a minha casa própria, uma filha se formando na faculdade, o outro*

---

<sup>6</sup> As citações referenciadas em itálico indicam as narrativas construídas com os mototrabalhadore, através da metodologia da história oral.

*filho terminando o segundo grau. [...] Carteira assinada hoje pra pegar dois salários mínimos eu não pego de jeito nenhum. Eu não vou dizer que não pegaria futuramente, talvez com os dois filhos formados. Daí seria só pro meu sustento.[...] Hoje eu não to descansando nenhum dia, mas é a meta de melhorar pros meus filhos. Já dei o carro pra minha filha ir pra faculdade e agora é o do meu filho. Eu tenho carro mas é muito bom para o dia a dia. Mas hoje eu não tenho qualidade de vida, mas minha família tem. Se eu tivesse de carteira assinada eu teria mais descanso, mas eles não teriam a vida de hoje. Eu tô pensando neles agora (RICARDO, 2016).*

Ser motoboy ou mototaxista é uma condição imposta pela falta de outras escolhas disponíveis. Não serem portadores de qualificações profissionais os empurram para cima da moto e o dinheiro inesperado que da atividade percebem os mantém ali.

### 3.4 A dinâmica pelo consumo

O ato do consumo é possivelmente um dos maiores avanços políticos conquistados e ofertados aos brasileiros nos últimos vinte anos. Desde a estabilização da economia pelo Plano Real e as plataformas de governo baseadas no crédito facilitado - feito alcançado pelo Partido dos Trabalhadores - a relação entre sociedade e economia tornou-se menos distante, as "regras do jogo" ficaram mais claras e as barreiras do consumo foram reduzidas.

A partir de uma perspectiva econômica, os ciclos do consumo no Brasil podem ser divididos em três fundamentais etapas de acordo com Pochmann (2014): a retomada do governo Juscelino Kubitschek na segunda metade da década de 50, o período ditatorial que financiou o "milagre econômico" e a terceira etapa que resulta na ampliação do crédito das camadas inferiores da pirâmide social brasileira. É justamente a terceira etapa referida que aqui nos importa.

A gestão das finanças, sejam elas individuais ou do grupo familiar, foi transformada pela incorporação de um novo modo de perceber a relação entre o dinheiro que se ganha e o que dele se faz. Os programas sociais de desenvolvimento humano, como o Bolsa Família<sup>7</sup>, por exemplo, inserem

---

<sup>7</sup> É um programa de transferência direta de renda, direcionado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o País, de modo que consigam superar a situação de

significativa camada de indivíduos em uma nova condição de renda, o que em termos práticos, reflete no consumo, na economia, em novos consumidores.

Não há aqui espaço suficiente para discutir como o "empoderamento" pelo consumo reflete nos processos econômicos e nas novas morfologias do trabalho e emprego, mas nos permitimos em dividir brevemente as nossas inquietações sobre este ponto específico. Enquanto o Governo Federal avançava politicamente, incluindo milhões de brasileiros no mercado consumidor, o "mundo do trabalho" sofria, concomitantemente, um processo de flexibilização da regulação em nome da competitividade da indústria nacional (CARDOSO, 2013). O fato é que o crescimento que se buscava em termos de produção não aconteceu, resultando num desencaixe que cada vez mais se acentua entre o consumo, trabalho e economia.

A crise política e econômica enfrentada pelo país, desde os primeiros indícios de que o impedimento da Presidenta Dilma Rousseff se concretizaria, abriu espaço para uma agenda econômica que credita o controle das finanças pelas taxas de juros, o que em termos práticos, para grande parcela da população, resulta no aumento do preço do que se consome. Fosse em diversos outros países mundo afora, tentar equilibrar o consumo pelos juros poderia resultar em efeitos significativos.

No entanto, assim como o capitalismo no Brasil foi gestado de uma forma distinta ao dos Estados centrais do modelo vicejante, o consumidor brasileiro também se programou para beliscar as pequenas porções das ofertas que lhes eram disponíveis, como bem refere o ex-ministro da Fazenda do Governo Itamar Franco, Ciro Gomes. Diante da realização de palestra<sup>8</sup> na Universidade Federal de Santa Catarina com o título: "O Brasil de hoje, a crise política e saídas para a economia brasileira", o palestrante procurou explicar que o trabalhador brasileiro, quando vai às compras, pouco importa se ao final do seu "carnê de parcelamento", pague, em termos financeiros e por conta dos juros sobre o

---

vulnerabilidade e pobreza. O programa busca garantir a essas famílias o direito à alimentação e o acesso à educação e à saúde. Disponível em: <http://www.caixa.gov.br/programas-sociais/bolsa-familia/Paginas/default.aspx>

<sup>8</sup> Palestra realizada na Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bBhW-otjZuk&feature=youtu.be>

produto, duas ou três vezes o valor do bem. A pergunta que o consumidor brasileiro normalmente faz é: a parcela mensal cabe no meu orçamento? Caso a resposta seja afirmativa, não há taxas de juros que o impeça de querer e poder ter um carro, uma geladeira ou qualquer outro bem que julgue importante.

Abriu-se, portanto, um novo mercado para indivíduos que até então não gozavam do privilégio de consumir além da cota mínima das necessidades mais triviais (não esquecendo os casos de miserabilidade que nem desses valores dispunham), mas eram diariamente bombardeados pela noção de felicidade vinculada ao poder de consumir. É uma das expressões que o consumo traduz na atualidade (FEATHERSTONE, 1995).

É sob a égide da motivação de quem consome que parte do presente trabalho também se propõe a pensar. O consumo incide diretamente nas questões mais óbvias do modelo capitalista, e por conta dessa vinculação cotidiana inescapável, surgem diferentes modos de consumo, oriundos de novas (ou reformuladas) percepções sobre a renda, fruto do trabalho. Afinal, quem gasta com o quê? O que os motiva? (CANCLINI, 2006). Em que pese a quase imediata relação entre consumo e mercadoria, o desafio que aqui expressamos é compreender o consumo do serviço propriamente dito, fugindo um pouco à atribuição imediata (mas justificável) entre consumo e bens que não os serviços.

No intuito de pensar a dinâmica do capitalismo em termos mais sensíveis ao senso comum, o trabalho do motoboy serve como exemplo mais latente. Empresas dos mais variados segmentos fazem uso do serviço dos motoboys para o deslocamento e entrega de uma infinidade de itens. O motoboy ajuda a fomentar a versatilidade da economia regional, responde às expectativas do dinamismo do capitalismo local, com a vantagem da redução de custos pela empresa, pois, na maioria absoluta dos casos, não possui vínculo de emprego. Ainda que em termos práticos o motoboy também realize pequenas entregas para particulares e realize diversas operações bancárias simples em nome dos seus contratantes, sua atividade fim é o transporte de carga.

O outro perfil de mototrabalhador em Pelotas - o mototaxista - nos possibilita uma reflexão que, particularmente, acreditamos ser mais rica se vinculada a uma percepção ampla sobre o consumo do serviço e o que dele se

espera. A proposta aqui é justamente pensar como a oferta de um serviço e o desdobramento do seu consumo são permeados por fatores múltiplos que transbordam a visão do economicismo.

Os serviços ofertados pelos mototaxistas são requisitados, normalmente, por consumidores esporádicos, de escassos recursos econômicos. Estamos falando de um consumo que está diretamente vinculado às necessidades extraordinárias (chegar mais rápido em um compromisso, não perder o ônibus na rodoviária...) ou desejos esparsos (fugir do ônibus lotado ao final de um dia extenuante, chegar em casa mais cedo...). Enquanto as empresas recrutam os motoboys para os serviços em demanda quase diária, os motoboys trabalham sob a ordem da oferta.

É bastante comum que os pontos onde se concentram os mototaxistas estejam localizados em áreas estratégicas, de grande fluxo e passagem de pessoas. São inúmeros os pontos ao lado de paradas de ônibus ou esquinas de ruas movimentadas. Esse planejamento não é em vão. A localização dos mototaxistas ajuda a criar a demanda, e, por ser algo eventual (difícilmente pega-se mototáxi todos os dias), o trabalhador da moto ganha pelo grande contingente que é seduzido pelo transporte individual mais rápido, sem espera nas paradas, ônibus lotados e de longos e demorados percursos.

O ponto que queremos chamar atenção diz respeito aos indivíduos que fazem uso do serviço dos mototaxis, ou seja, a formação do público consumidor desse serviço. É possível aventar que a escolha pela utilização do mototáxi vai além de um entendimento meramente econômico, de menores valores comparativamente aos taxis convencionais, por exemplo. Existe, ao que parece, um processo de assimilação e fortalecimento da cultura desse tipo de transporte por uma parcela da população pelotense, que se constrói além de simples operação matemática valorativa de mais ou menos.

Assim como as marcas procuram a criação de uma identidade própria, a caracterização dos produtos desafiando os segmentos e tendências do mercado, a oferta de serviços dos mototaxistas também se resguarda em uma lógica de enquadramento entre os que ofertam e consomem. Há, portanto, a incidência de fatores locais que ajudam a determinar como a atividade é realizada e

apropriada. Tentar sistematizar a lógica do consumo da atividade dos mototaxistas apenas por uma perspectiva de classe ou pelo economicismo é uma análise que não se completa, enquanto instrumento, para efetivamente tentar entender as motivações do consumo (BARBOSA, 2004). Não podemos deixar de lado a possibilidade de que a escolha pelo mototáxi pode ser também explicada pelo costume, ou seja, uma rede de processos sociais e culturais (BARBOSA, 2004) que enseja em uma escolha já configurada e assimilada pela disposição dos hábitos (BOURDIEU, 2007).

Ainda que outros transportes como o táxi estejam disponíveis e o aspecto do preço também esteja contemplado (dentro do orçamento do dia do possível consumidor), o costume entre os trabalhadores de baixa e média remuneração e estudantes, por exemplo, quando não utilizam o transporte público, é usar o serviço do mototáxi. Existe um processo de formação e integração de clientela que se constitui pela força das tomadas reiteradas de decisões, racionalizadas em certo ponto, mas reafirmadas também pelo processo de enquadramento social local (CANCLINI, 2006).

O mototáxi só está disposto para ser escolhido como transporte pelos pelotenses porque a cidade e as pessoas fizeram que o serviço estivesse efetivamente disponível. O que parece ser uma obviedade ganha sentido quando comparamos a situação de Pelotas com outras cidades brasileiras, onde o serviço não existe ou até mesmo é proibido. A existência de mototaxistas na cidade não é somente uma aposta mercadológica que visa suprir ou aproveitar a brecha de uma demanda. É uma convergência de interesses entre entes (Estado e o povo) que perceberam a cultura que se formava sobre a atividade e por bem se resolveu por sua regulamentação. Mas antes da Lei, não existia o serviço? Sabemos que sim, o que dá mais vazão à ideia de que a força da cultura e dos costumes movimenta o cenário social local.

O grande desafio que se apresenta aos que pretendem (re)pensar o consumo nos anos que se avizinham é conseguir compreender os novos arranjos que o capitalismo propõe no setor de serviços. O capital parece indicar que a industrialização que outrora fora a mola propulsora do modelo capitalista, tende a perder espaço para atividades que coadunem pouco investimento no

valor do trabalho e mínimo aporte em estrutura. A flexibilização e a desregulamentação do trabalho, por exemplo, são fatores que impulsionam e favorecem a criação de serviços que anteriormente eram designados pela própria empresa empregadora (HARVEY, 2008; ANTUNES, 2015). A recente Lei nº 13.429/17, a qual trata de regulamentar a terceirização para as atividades fins das empresas, é o exemplo prático de como os chamados novos arranjos do capitalismo se desdobram no território nacional, sob o argumento de que é preciso dinamizar as relações de trabalho e, por consequência, a economia.

Acontece uma reinvenção dos polos trabalhistas, sendo a figura do empregado formalmente contratado, transformada em uma série de outras categorias (parceiro, colaborador, pessoa jurídica, microempreendedor individual...). O antigo eletricitista empregado de empresa “x”, por exemplo, passa a ser um prestador de serviços que, quando requisitado, atenderá ao chamado da antiga empregadora para realizar determinada e certa tarefa. Os motoboys surgem de lógica semelhante ao exemplo referido, no entanto, substituindo o praticamente extinto office boy. Ao invés do empregador arcar com todos os gastos de um funcionário socialmente contratado e protegido que realizava pequenas tarefas, extingue-se o vínculo de emprego ao mesmo tempo em que surge uma nova oferta de serviço por parte dos motoboys (ANTUNES, 2015).

A intenção aqui não é analisar os eventuais prejuízos do trabalhador, mas somente chamar atenção ao modo que o capitalismo opera na formação de novas possibilidades de consumo, criando novas subjetividades e, seguidamente, ressignificando as relações socialmente e, por conseguinte, politicamente. O consumo nos termos aqui trabalhados é, portanto, uma das bases da economia local, tendo como o exemplo, os mototrabalhadores na cidade de Pelotas. Não só pela posição de quem usufrui do serviço, mas também pelas ramificações que a oferta do serviço alimenta. A atividade desempenhada não responde somente às necessidades dos aparentemente interessados, como fora dito ao longo do trabalho, a convergência de interesses amplifica o costume e solidifica as práticas, unificando, mesmo que inconscientemente a economia regional e as pessoas que a dinamizam.

#### 4. O início: como surge o mototrabalhador

As histórias parecem ser as mesmas: diante de uma condição de desemprego ou dificuldade de ingresso no mercado formal, o trabalho com a motocicleta surge como uma forma de obter alguma renda no período do desemprego ou instabilidade econômica.

*Meu primeiro emprego foi de motoboy. Pela crise né? Na época não tinha emprego, aí surgiu a feição de motoboy e eu digo tá vou encarar (ÂNGELO, 2015).*

A ideia inicial parece ser a de um emprego transitório, um "bico", uma etapa até que se consiga algum outro trabalho sob os moldes tradicionais das relações trabalhistas.

*Um cara falou: eu vou abrir uma tele-entrega de dia também, tu quer pegar junto? Vou ficando até conseguir um emprego de carteira e não foi aparecendo nada, eu não quis procurar e fui ficando, e eu não quis mais sair (RODRIGO, 2015).*

No entanto, o retorno ao mercado de trabalho via emprego socialmente protegido parece se afastar a cada novo dia no exercício de mototrabalhador, como se houvesse apenas a porta de entrada para o exercício da função. Logo nos primeiros dias de trabalho as horas sobre as motocicletas são compensadas pelo retorno às residências com o dinheiro literalmente no bolso.

*Faz nove anos que eu abri a tele-entrega. Tenho dezoito motoqueiros trabalhando. Pra mim é futuro porque não vejo outra opção melhor no mercado (IGOR, 2015).*

A possibilidade e necessidade de ganhar dinheiro com rapidez é um fator que alavanca o trabalho sobre a moto. O mototrabalhador independe de patrão, contrato de trabalho ou vinculação com algum empregador. Basta ter uma moto, algum contato inicial e disposição.

*Pensei que poderia trabalhar como motoboy, transporte de alguma coisa com a minha moto. Aí surgiu a ideia de trabalhar pra mim mesmo, ganhando o lucro total, 100%, fazendo os meus clientes, trabalhando com transporte em cima de duas rodas que é o que eu amo até hoje. Tanto que quando eu comecei a andar de bicicleta pra ir pro trabalho, escola, qualquer local que tivesse que me deslocar, pra casa de parentes, meu primo, minha mãe,*

*meu pai, qualquer lugar dentro da cidade, qualquer passeio que eu fosse fazer...sempre duas rodas (LEANDRO, 2016).*

No período inicial no trabalho, o peso do fator econômico é muito significativo e causa um deslumbramento absolutamente justificado. Enquanto trabalhadores na construção civil, cozinheiros, "peões de empresas" e em diversas outras profissões já enfrentadas, jamais conseguiram ganhar tanto dinheiro em tão pouco tempo. O sonho de uma vida mais estabilizada financeiramente, a satisfação de alguns desejos de consumo cotidianamente vinculados ao padrão social de felicidade da "classe média", o acesso ao crédito comprovado pela nova e substancial renda, são todos elementos constituintes de uma formação de trabalhadores que, sob a perspectiva de Souza (2012), poderiam ser localizados entre a "ralé" e os "novos batalhadores", dependendo do caso concreto. Os mototrabalhadores em Pelotas parecem ter feito esse caminho de transição, vivendo uma experiência de "ralé", até o momento que o trabalho com a moto começa a render cada vez mais financeiramente, elevando-os ao novo patamar econômico.

Os indivíduos, que antes viviam para trabalhar e trabalhavam para viver, sem gozar de nenhuma benesse do dinheiro ganho pelo trabalho, com a nova condição financeira estabelecida pelo trabalho com a moto, sentiram o gosto de ir além das quitações das contas básicas para a manutenção de suas casas. Não que eles tenham mais tempo para usufruir das novas conquistas, pelo contrário, trabalham cada vez mais, mas diferentemente da ralé precarizada, o dinheiro pelo trabalho sobra ou ganha poder de crédito direto. Resumidamente, podemos dizer que continuam vivendo para trabalhar e trabalhando para viver, mas com a vantagem de que há um sentido econômico lógico para a vida de sacrifícios. Enquanto à "ralé" o esforço de trabalhar dia após dia não era recompensado senão pela manutenção da dignidade obtida pelo trabalho honesto, como mototrabalhadores a realidade experimentada parece ser outra.

"Eu posso comprar o que eu quiser, é só trabalhar!", é uma frase ouvida em um dos pontos de mototaxistas proferida por um trabalhador que nos dá importantes pistas de como eles enfrentam o seu trabalho. A confiança na disciplina e determinação marcam a vida dos mototrabalhadores. Anteriormente

não importava o quanto trabalhavam ou se dedicavam, a vida seria igualmente difícil e penosa, sem recompensas. A nova retórica de "querer é poder" faz muito sentido no perfil estabelecido entre os novos batalhadores, especialmente àqueles que trabalham por conta própria. Na vida dos mototrabalhadores, a retórica encorpa e vira discurso: quanto mais trabalham, mais ganham. Não sobra tempo e espaço para mais nada a não ser fazer valer o dia. É o preço que eles orgulhosamente pagam pela nova condição de classe de batalhadores.

Em "O novo espírito do Capitalismo" de Boltanski e Chiapello (2009), encontramos importantes sinais que ajudam a explicar como as novas relações no mundo do trabalho se consagram e se justificam entre as pessoas. A afirmação do modelo de acumulação reconfigura não somente aspectos objetivos do capitalismo e as suas formalidades, como também invade subjetividades e as percepções dos sujeitos sobre os seus papéis. Os mototrabalhadores incorporam o "novo espírito" ordenados pela consciência racional que momentaneamente se constrói e de acordo com o que a realidade apresenta. Ainda que não sejam assalariados e a condição de prestadores de serviços autônomos que ofertam não denote requintes de inovação ou excelência (quesitos importantes na formulação do empreendedorismo atual), a ideia do trabalho árduo e da conquista pelo mérito condicionam o trabalho e endossam sua condição.

A construção desse "novo espírito do capitalismo" se implementa, inclusive, na crença de "novos" valores que povoam o imaginário dos trabalhadores (BOLTANSKI; CHIAPELLO, 2009). Não parece ser coincidência que os mototrabalhadores só cogitem parar de trabalhar com a moto se o próximo passo seja "montar o seu próprio negócio" onde ele poderia continuar sendo "dono de si". As motivações que eles dão para essa possibilidade, liberdade e autonomia, também são basilares para a instituição e incorporação desse novo paradigma de capitalismo que se apresenta aos mototrabalhadores.

O aprimoramento dos conceitos que justificam o novo espírito do capitalismo ajuda, ainda, reforçando a resignação dos mototrabalhadores com a sua trajetória. É como se os papéis até ali desempenhados por cada um, tenha sido meramente reflexo de uma inadequação ao que deles se esperavam, algo

natural e aceitável. A ideia passada é de que a condição de desempregados ou trabalhadores altamente precarizados antes de iniciarem na atividade das motos fosse unicamente uma questão de merecimento (ou a falta dele). Souza ajuda na construção do pensamento injusto da lógica meritocrática desarrazoada

A legitimação do mundo moderno como mundo “justo” está fundamentada na “meritocracia”, ou seja, na crença de que superamos as barreiras de sangue e nascimento das sociedades pré-modernas e que hoje só se leva em conta o “desempenho diferencial” dos indivíduos. Afinal, se alguém é 50 vezes mais produtivo e esforçado que outro, nada mais natural e “justo” que também tenha um salário 50 vezes maior e 50 vezes mais prestígio e reconhecimento. Todas as instituições modernas tomam parte nesse teatro da legitimação da dominação especificamente moderna. O mercado “diz”, ainda que não tenha boca: eu sou “justo”, porque dou a remuneração “justa”, verdadeiramente equivalente ao desempenho. O Estado também “diz” o mesmo: eu faço concursos públicos abertos para todos, e o melhor de vencer. Nada mais “justo” do que isso (SOUZA, 2009, p.2002).

As trajetórias narradas pelos mototrabalhadore s dão significativos indícios sobre como a formação humana (família, educação, escolarização e trabalho) de cada um dos entrevistados é crucial para entendermos as razões que ajudam a desvendar como surgem os mototrabalhadore s, seguindo, evidentemente, uma lógica construída no esforço de compreender criticamente a socialização desses indivíduos. Mas, ainda que buscássemos validar o conceito de meritocracia, afinal, se o esforço é tão recompensador, não seriam esses indivíduos marcados pelo trabalho duro, precoce e informal, os maiores merecedore s de destaque e reconhecimento na sociedade que valoriza tanto os batalhadore s?

#### 4.1 Motoboys e Mototaxistas: diferentes iguais

É importante que tenhamos o conhecimento de que as diferenças que envolvem as duas categorias de mototrabalhadore s, motoboys e mototaxistas, vão além do que limita e expressa a Lei e determina o poder público. Em regra, pela contingência de ser um transporte individual de passageiro s, que diz respeito não somente à segurança do próprio condutor, mas também do cliente que é deslocado pela moto, os mototaxistas são mais alvejados pelo crivo do Estado para a sua regulamentação e consequente formalização. A Lei Federal

nº 12.009 de 29 de julho de 2009 estipulou e coordenou a ação dos profissionais de transporte de passageiros, mototaxistas, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, os motoboys.

Vale, também, mencionar a Lei Municipal nº 4.695 que visa a regularização dos mototaxistas em Pelotas, já no ano de 2001. A legislação municipal expressa no seu Art.2, §1º que "o número máximo de motocicletas que operacionalizarão o serviço de que trata o *caput* do artigo será limitado a 01 veículo para cada 1.000 (mil) habitantes ou fração, de acordo com certidão oficial fornecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)". Ou seja, a criação de novas inscrições disponíveis para regularização é condicionada ao acompanhamento estatístico populacional. A Lei, ao longo do dispositivo, elenca normas tarifárias, disposição dos pontos e uma série de restrições e obrigações que perpassam desde a idade mínima de 21 anos para atuação como mototaxista (salvos os casos de indivíduos emancipados com mais de 18 anos) até os detalhes da pintura devidamente uniformizada com a cor laranja, número de prefixo e ano de fabricação da motocicleta. Ainda, evoca a necessidade de um alvará que licencia os mototaxistas a desempenhar a atividade.

Em tese, há uma série de normas que deveriam atuar como mantenedoras da ordem e segurança dos trabalhadores e da população que utiliza os serviços dos mototrabalhadorees. No entanto, como bem reflete Cardoso (2010), utilizando metaforicamente conceitos astronômicos, existem diferenças de poder e intervenção legal que gradativamente se distinguem. Assim, usando o universo como paralelo, o "buraco negro" é designado como grande atraidor do ordenamento positivado e da atuação plena do Estado, enquanto os pontos mais isolados da galáxia sentem a rarefação do controle estatal normatizador.

Em Pelotas, ainda que no mês de fevereiro de 2016 tenha se iniciado uma nova seleção de mototaxistas, o número de mototrabalhadorees não legalizados chamados de "clandestinos" ainda é deveras significativo. O "clandestino" é o indivíduo que não cumpre as adequações e requisitos cobrados pela Lei para o exercício de função remunerada com a motocicleta. O mototaxista clandestino, para burlar a legislação e escapar das sanções de sua ilegalidade, pinta

determinada motocicleta de acordo com o que preconiza o ordenamento e customiza a moto para que ela se torne idêntica à dos regularizados. A moto parece estar nos padrões aos olhos dos desavisados, não levantando suspeitas dos olhares destreinados. Existem, ainda, os clandestinos que trabalham com a moto na cor original, sem qualquer modificação, e conseguem os clientes pelo telefone ou se aproximando de regiões com pontos legalizados. Há relatos de que alguns pontos simplesmente cedem o "colete numerado" e permitem que indivíduos usem motos não customizadas para o serviço.

O grande empecilho para a regularização, dito pelos mototrabalhadores, é o preço final que o indivíduo deve investir. O valor cobrado pelo curso de capacitação é relativamente baixo, girando em torno de R\$ 200,00 (duzentos reais), mas há outras adequações que precisam ser feitas para transformar uma motocicleta normal em uma apta para o mototáxi. O investimento final pode ultrapassar os R\$ 1.500,00 (hum mil e quinhentos reais), entrando no cálculo os itens de segurança obrigatórios, pintura, além das transferências e taxas cobradas pelo DETRAN para a regularização da moto. O relato do mototaxista Rodrigo (2015) nos propicia bons indícios de como funciona a prática da ilegalidade e da regularização:

*Tu tem que ter um curso de mototáxi feito no SEST SENAT, no Arco-Íris. Tem que ter moto, se tu não tiver tu tem que ter alguém que te ceda. Vamos supor: ele tem o prefixo dele, o prefixo é tua identidade, tu não pode vender, dar, emprestar. Pode acontecer assim: eu tenho um prefixo, mas eu não tenho moto, posso fazer o curso, ter um curso de mototáxi e trabalhar na moto dele porque eu não tenho condições de comprar uma moto. Mas 99% de quem têm trabalho de mototáxi compra sua moto própria. Com o curso tu deve levar a moto lá na secretaria de trânsito e eles fazem inspeção nela. Precisa estar toda laranja com prefixo, tudo certinho. Aí tu vai adesivar ela com o número de prefixo e no colete também. Os equipamentos obrigatórios... ter o "mata cachorro", antena "corta pipa". Precisa botar o curso na tua carteira de motorista e tem que estar no padrão deles. A moto em condições de uso e dentro do limite de fabricação. No curso sempre tem vaga [...] Eles que vão liberando. Eram 600 prefixos só que não foi nem a metade. Ano passado eles abriram de novo e foram uns 50 fazer. [...] No início foi aquilo: vamos fazer que vão acabar os clandestinos! Aí os primeiros fizeram e viram que não acabaram os clandestinos. Quem estava trabalhando de clandestino seguiu fazendo porque tu gasta na base de 800 a 1.200 pila pra te legalizar no mototáxi.*

Durante o relato do mototaxista Rodrigo e as suas considerações sobre os clandestinos, a impressão passada era a de que se entrevistava um profissional devidamente formalizado desde o início do seu ofício. Na verdade, ao final de toda explicação, evidenciou que só havia deixado de ser clandestino há um ano, sendo que exerce o trabalho há oito anos. É interessante essa perspectiva de mudança de *status* referenciada pela inserção na legalidade. No exato momento em que se torna um trabalhador autônomo devidamente formalizado, os não autorizados ou clandestinos, se tornam parte de outro grupo que não o dele.

Um aspecto interessante que também diz respeito às diferenças entre mototaxistas e motoboys é percebido na permissividade tácita auferida aos mototaxistas, que além de transportarem passageiros, realizam entregas de pequenas mercadorias e serviços que costumeiramente eram relacionados aos motoboys. Estes, por sua vez, estão restritos unicamente ao transporte de carga e entregas, sendo vedado o passageiro na garupa da motocicleta. Quando obtivemos essas informações durante as entrevistas realizadas e com as conversas dentro dos pontos, a primeira impressão que tivemos foi de uma possível disputa entre as duas categorias por conta dessas definições que, pelos relatos, eram frequentemente ignoradas por parte dos mototaxistas. Surpreendentemente não há qualquer tipo de insatisfação dos motoboys quanto a uma possível intromissão na atividade ou reserva de mercado.

A ideia de que há espaço para todos trabalharem e cada um fazer um "pouquinho" é difundida entre os motociclistas. Assim, não é incomum que o mototaxista desempenhe as mesmas funções do motoboy, o que pode servir como uma maximização do trabalho. É interessante que diante de frequentes considerações sobre a heterogeneização da classe trabalhadora e a cartilha do individualismo, os mototrabalhadores consigam preencher o mesmo espaço de trabalho e dividir a clientela (ANTUNES, 2015). Mesmo nas situações de menor movimento, quando a procura pelos serviços diminui (afetados pela crise, dizem os trabalhadores), em nenhum momento se percebe algum tipo de rivalidade ou busca desenfreada pela ocupação de espaço. Ainda que a clientela escasseie, até mesmo os rendimentos menores percebidos no período de baixa procura parecem ser suficientes para a persistência no trabalho. A esperança de que o

dia de amanhã poderá ser melhor é quase um mantra entoado em cada entrevista.

Além das distinções designadas pela legislação e pelos acordos consuetudinários estabelecidos entre motoboys e mototaxistas, há, por conta dos relatos recolhidos nas entrevistas, percepções sobre o perfil diferencial de cada uma das categorias de motociclistas referidas. Para compreender as razões que criam o imaginário de diferenças entre o perfil de mototrabalhadores é necessário que façamos uma breve explicação sobre a dinâmica de cada serviço.

#### *4.1.1 O motoboy: baú e pressa*

Os motoboys normalmente têm duas alternativas para iniciar o trabalho: conseguem a entrada em algum ponto já estabelecido ou trabalham inteiramente sem intermediários, apenas com os contatos e clientes que conseguem fazer. O ponto normalmente é um local com pouca mobília, sofás ou bancos velhos e sujos, uma mesa e o telefone que receberá as chamadas para os serviços. Pendurado na parede fica um grande chaveiro que recebe a chave de cada motocicleta de acordo com a ordem de chegada. Assim, quando o trabalho a ser realizado é anotado, o motoboy que for o dono da primeira chave sai para o pedido. Quando retorna deixa a sua chave no final do chaveiro e assim o tempo passa, com as trocas sucessivas de chaves e idas e vindas de motos. A ordem de saída só é quebrada quando algum motoboy recebe alguma chamada no seu próprio telefone celular, normalmente algum cliente indicado ou fidelizado.

Existe a figura do dono do ponto que controla quem pode ou não trabalhar no local. Ele não exerce o papel de chefe, tampouco é dotado de poderes diretivos sobre o trabalho. O dono simplesmente filtra quem pode trabalhar no seu ponto pela contraprestação da diária e coordena minimamente o local para que funcione sob alguma organização. Os pontos com localização central tendem a ser os mais requisitados e por conta disso atraem os motoboys. O ingresso normalmente é conquistado por indicação, algum amigo, conhecido ou parente que conversa com o dono e aventa a entrada de alguém.

Os motoboys pagam uma diária para poderem utilizar as "benesses" do

ponto que envolvem a clientela normalmente já estabelecida, sofás surrados e sujos, banheiro, pia e pequenos armários. O valor devido gira em torno de R\$ 10,00 (dez reais) e é pago diariamente independentemente se o indivíduo vai trabalhar. É uma forma precária de associação que resguarda a manutenção do local e das contas correntes como aluguel, água e luz. A quantia de cada trabalho realizado fica inteiramente para o motoboy, sendo assim, em uma ou duas "corridas" ele consegue "amortizar" o pagamento destinado ao ponto. O valor cobrado pelo serviço dos motoboys dependerá do local e área da cidade ou da carga transportada. Deslocamentos para regiões mais afastadas tendem a ser mais caros enquanto os trabalhos na região central são sensivelmente mais baratos. Não há uma tabela de preços que garanta o valor, a quantia é acordada no contato e se as partes anuírem faz-se o serviço.

Existe a possibilidade do motoboy não se vincular a nenhum ponto e trabalhar unicamente por conta própria, desempenhando de uma forma ainda mais purista a figura de autônomo. Como disse um entrevistado sobre o seu jeito de trabalhar, especialmente no início da profissão: "é preciso garimpar". Por não haver uma clientela estabelecida como acontece nos pontos, o motoboy que escolhe iniciar sem intermediários precisa trabalhar também na captação de clientes, criar uma espécie de fidelização que seja estabelecida por um trabalho diferencial, distintivo, de valorização.

*Fui batendo de porta em porta, fazendo o meu serviço, os meus clientes por conta própria. Foi assim que eu fui evoluindo e criando o meu serviço. Eu desenvolvi uma técnica minha mesmo de trabalho, não aprendi com ninguém. Várias pessoas já deixaram de me chamar, não sei se pelo meu jeito ou pelo valor que eu comecei a cobrar...A gente tem que ir valorizando o trabalho da gente. [...] Foi com muito suor, mas é uma base bem forte, tenho um nome bem forte na cidade, todo mundo me conhece pelo trabalho que eu faço! (LEANDRO, 2016).*

Ainda que diferenças possam ser percebidas entre os motoboys de ponto e os que trabalham por conta própria, a jornada longa de trabalho e o incessante ritmo de trabalho os colocam no mesmo jogo contra o tempo. Eles estão sempre com pressa, cumprindo entregas e fazendo serviços de banco. Tentam construir rotas de entrega, aguardando que tenham mais de um serviço para finalmente saírem do ponto. Assim, economizam no combustível da moto e no tempo de

trabalho.

#### 4.1.2 O mototaxista: leva e entrega

Os mototaxistas, por sua vez, pela força da Lei, precisam estar de alguma forma vinculados aos específicos pontos distribuídos pela cidade. Os "clandestinos", como já explicitado, são comuns e trabalham livremente sem qualquer intervenção ou fiscalização das autoridades. A quase inexistente fiscalização dos clandestinos é uma reclamação que ecoa nos pontos legalizados, dando força à noção da "galáxia" de Cardoso (2010): longe do buraco negro a atuação e intervenção do Estado é diminuta.

O ambiente do ponto assemelha-se ao que encontramos naquele dos motoboys, especialmente na disposição do espaço e mobiliário. A lógica do ponto ter "dono" permanece idêntica e a disputa pela boa localização persiste. O que realmente é contrastante é a forma que o trabalho pode acontecer. O mototáxi, como o próprio nome anuncia, é uma atividade de transporte de passageiros. Assim, pode receber o chamado pelo telefone do ponto, pelo telefone pessoal ou simplesmente ser abordado na rua por um passageiro em algum momento em que não esteja transportando ninguém. Rapidamente o preço é combinado e o mototaxista se encaminha com o passageiro para o destino escolhido. A lógica da distância para a cobrança segue os mesmos princípios dos motoboys: mais longe é mais caro, no entanto, normalmente existe uma tabela de preços para referência.

Ainda que os espaços dos pontos sejam semelhantes e a estrutura organizacional de como gerir o trabalho também, parece haver um perfil diferente de quem trabalha como mototaxista e motoboy. É especialmente o que os mototrabalhadores insistem em repetir:

*O perfil do motoboy é do pessoal mais jovem, da gurizada que gosta de dar empinada na roda, dar cortada de giro, fazer mais barulho. O mototaxista ... A gente já vê pessoas de mais idade porque talvez o pique deles não seja tão grande quanto o nosso. Como a gente tem uma demanda muito grande e tem muitas entregas que a gente monta a rota e coloca dentro do baú pra transportar...O mototaxista já fica mais parado, bem mais calma, a coisa mais parada. A gente até vê um ou outro mais velho como motoboy mas não é tanto. 80% dos motoboys são bem mais jovens. No ramo do mototáxi são 80% mais velhos. É*

*uma visão que eu tenho, não sei se é realmente uma estatística (RICARDO, 2016).*

A percepção de que são profissionais distintos é muito presente entre os mototrabalhadore, algo que não parece ser notado por grande parte das pessoas que os enxergam nas ruas e no trânsito. Idade, comportamento com os clientes, responsabilidade no trânsito, são fatores que os próprios mototrabalhadore apontam e não devem passar sem a devida análise. Ainda que a percepção quantitativa e percentual do perfil dos trabalhadores não seja exata, demonstra como os próprios mototaxistas e motoboys se percebem durante as suas atividades. Ser motoboy ou mototaxista pode não ser algo distintivo para todo o restante da sociedade, mas para os trabalhadores pode ser a linha divisória entre o bom e o mau profissional.

## 5. A dinâmica do mototrabalho

A dimensão das relações que envolvem as questões do trabalho sofreu significativas transformações ao longo da história. As novas morfologias do capitalismo, dos seus modelos de gestão e o avanço de preceitos neoliberais nas últimas décadas, enseja a impressão ao senso comum de que o aspecto financeiro é o único combustível que organiza e determina o trabalho dos indivíduos (ANTUNES, 2015).

Abordando as relações de trabalho por uma perspectiva meramente econômica, o homem estaria fadado a valores sociais constituídos basilarmente pelo economicismo, afirmativa que pretendemos desconstruir ao longo do trabalho. Pelo menos no que tange ao exercício da profissão dos motoboys e mototaxistas em Pelotas, a referida afirmativa economicista é uma "meia verdade", um ponto de partida para compreendermos o que vai além de um novo padrão de consumo dos trabalhadores. A renda obtida pelo trabalho é, portanto, ponto nevrálgico que desperta a inicial e necessária pergunta a qual envolve nossa pesquisa: o aspecto econômico é a principal motivação dos trabalhadores das motocicletas? Pretendemos ao longo da pesquisa desenvolver as diversas nuances que podem ajudar a responder a referida pergunta.

Tão logo iniciado o efetivo trabalho de campo, em um ponto de motoboys na região central da cidade, com as primeiras observações e anotações em diários de campo sobre a dinâmica de alguns trabalhadores, foi possível perceber o quão desafiador seria a pesquisa. O trabalho sobre a moto é permeado por uma dinâmica própria, de valores específicos e códigos de conduta construídos ao longo das jornadas de trabalho, da convivência, do costume. Os mototrabalhadore s constituem uma nova formação de categoria que absorve diferentes indivíduos com um passado de empregos socialmente protegidos que, por diferentes razões, encontraram na motocicleta uma possibilidade de trabalho e renda diante de um afastamento da centralidade do mercado. Estamos tratando de uma categoria de trabalhadores que se constrói da fragmentação de uma classe não escolarizada, da impossibilidade de uma incorporação social vinculada ao emprego protegido, da cidadania que a carteira de trabalho assinada trazia aos indivíduos (SANTOS, 1979).

Os mototrabalhadore s trabalham por entrega ou "corrida", como eles mesmos denominam os deslocamentos. Quanto mais eles "correm" e trabalham, teoricamente, mais ganham dinheiro. Ainda que evitemos o economicismo simplista que não percebe os outros fatores que podem integrar uma relação entre homem e trabalho, a valorização do dinheiro é o ponto de início para compreendermos o que dele se desenrola. Importando a lógica de que "tempo é dinheiro", especialmente para os que trabalham por produção, surge o primeiro desafio metodológico.

O problema que precisava ser enfrentado era: como conseguir entrevistar um mototrabalhador e, por consequência, tomar em torno de uma hora do seu tempo, sendo ele, um trabalhador que está sempre "correndo contra o tempo"? Para se entrevistar qualquer indivíduo é necessário que ele tenha disposição, vontade colaborativa, verdadeira intenção de dividir a sua experiência. Esse primeiro aspecto - disposição - pelo menos nos contatos iniciais, demonstrou-se favorável. Mesmo que ainda não fosse na direta aplicação da metodologia escolhida, os trabalhadores pareciam ter bastante a dizer, tentavam compreender o que era a entrevista e se passaria na televisão.

O raciocínio lógico seria tentar entrevistá-los depois do trabalho ou nos finais de semana. No entanto, conhecendo melhor a rotina dos mototrabalhadore s percebe-se que a noção tradicional de jornada de trabalho não faz tanto sentido. Os finais de semana, na verdade, são ótimos dias para se trabalhar ainda mais e conseguir dinheiro, especialmente pelo aumento dos pedidos das lancherias e pizzarias, aumentando a demanda pelas entregas. Para enfim obter as entrevistas via História Oral, metodologia escolhida para o desenvolvimento da pesquisa, foi necessário entender como funcionava a dinâmica do trabalho dentro dos pontos, o típico local de encontro dos profissionais. Dentro dos locais de trabalho dos mototrabalhadore s (motoboys e mototaxistas), nos pontos, há uma ordem de saída para realização de uma entrega ou corrida.

Nos primeiros exercícios etnográficos<sup>9</sup> foi percebido que para ter tempo o

---

<sup>9</sup> Para Geertz, praticar etnografia não é somente estabelecer relações, selecionar informantes transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário "o que define é o tipo de esforço intelectual que ele representa: um risco elaborado para uma "descrição densa"

suficiente para a aplicação da metodologia escolhida, deveria se seguir determinada lógica. Esperar que na fila de saída para o serviço houvesse no mínimo três mototrabalhadorees na frente do pretendido entrevistado. Assim, se teria tempo o bastante para concretizar a entrevista sem interrupções. De todas as entrevistas apenas uma foi realizada fora dos pontos e depois de inúmeras remarcações de datas e horários. A célebre frase atribuída a Benjamin Franklin parece fazer ainda mais sentido na experiência de trabalho dos mototrabalhadorees: "tempo é dinheiro".

Em sua obra denominada "Ralé brasileira: quem é e como vive", Souza (2009) também dispõe os trabalhadores das motocicletas em um rol integrado por trabalhos reconhecidamente precários e marginalizados, que ele classifica como "ralé". Souza não utiliza o termo "ralé" com o intuito de menosprezar os já sofridos trabalhadores, humildes e desprotegidos. A intenção, ao contrário, é chamar a atenção aos que nascem com o destino profissional resignado à sorte, sem perspectivas que não a de trabalhar "muscularmente" para subsistir em condições sociais adversas.

Souza consegue avançar sobre o tema partindo também sob uma perspectiva da constituição de uma nova classe batalhadora, que se distingue da "ralé" por sua recente condição econômica favorável, especialmente para o consumo e obtenção de crédito financeiro. Com o título de "Os batalhadorees brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?" (2012), o autor, além de dar fôlego aos conceitos diferenciais da "ralé" e dos "novos batalhadorees", questiona, com exímia competência, a ventilada ideia política e midiática de que existe a formação de uma nova classe média. A teoria fundamental da obra diz respeito à visão meramente economicista que se faz sobre os "novos batalhadorees", os alçando à condição de classe média sem analisar os aspectos culturais e sociais que também contribuem para construir a noção de classe.

Antunes (2015) em "Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho" avalia como o capitalismo e as suas formas de gestão afetam o trabalho dos indivíduos e suas vidas. Antunes procura em

---

(GEERTZ, 1989, p. 15).

sua construção teórica abarcar a percepção de que apesar do antigo proletariado ter se fragmentado pelos novos contornos da modernidade, a essência da classe ainda resiste na sua condição ressemantizada de "classe que vive do trabalho". No decorrer da obra lá estão os motoboys inseridos em um contexto de imutável escalonamento do subemprego.

### 5.1 Vale a pena? Instabilidade e precariedade

O surgimento do mototrabalho é uma nova configuração da sociedade do trabalho no Brasil, a qual foi moldada sob preceitos da desoneração do capital privado e de diferentes regimes de formalização. Quando o Estado cria a Lei do MEI, além de oportunizar um instrumento específico para formalizar diversas atividades, facilitando a contribuição e arrecadação dos "empreendedores" de menor porte, tira de sua responsabilidade o peso e a cobrança social da criação de empregos.

Não podemos esquecer, é verdade, que a informalidade das atividades e dos trabalhos urbanos era responsável por significativa porção do giro de dinheiro entre parcela da população. A realidade da população pobre e não escolarizada do Brasil consistia no trabalho e nas atividades informais, sem regulamentação ou atenção do poder público. O esforço do governo foi, em certa medida, simplesmente formalizar a precariedade dos trabalhos e atividades. É como se desse o recado de que novas alternativas precisam ser pensadas além da tradicional vinculação de emprego socialmente protegido, sem necessariamente haver um pacto social de crescimento e inclusão dos trabalhadores que estavam à margem da CLT.

A instituição do MEI, no caso dos mototrabalhadores, cumpre com a sua finalidade de facilitador da formalização, e, por conseguinte, de se obter vantagens de contribuição e custos. Motoboys e mototaxistas, em Pelotas, efetivamente trabalham como prestadores de serviços que funcionam dentro de uma lógica razoável de inserção no mercado da formalização.

*Devo estar beirando 16 anos de contribuição. 9 de carnê e 6 de MEI. No passado eu não dava bola, depois eu vi a segurança que precisava. Hoje com a contribuição por conta, faz pouca diferença ter carteira assinada ou não. As férias...Eu faço uma caixinha e fico 15 dias parado. Que diferença pagar pela*

*empresa ou individualmente? (CLAUDINHO, 2017).*

Patrícia, por sua vez, quando questionada sobre o seu *status* previdenciário, referiu o MEI rapidamente. No seu histórico profissional, com exceção do seu primeiro emprego - "colando sapatos" - e nos meses que atuou como faxineira, antes de começar no mototáxi, a carteira assinada sempre foi presente. Diante do desemprego e a alternativa na moto, a regularização da sua condição parece ter sido uma preocupação: "Eu recolho o MEI, sabe? Pra mim vale..."

Já Leandro (2016), explica que a inscrição ajuda na captação dos clientes:

*Se tu precisas me contratar e o teu fluxo é de todos os dias, tu faz um acordo comigo e paga semanal, quinzenal ou mensal. Daí eu vejo como eles querem fazer, se querem nota, recibo, direto comigo.... Ah, eu quero fazer com nota fiscal porque eu preciso deduzir dos meus impostos. Não tem problema! Eu fiz o meu CNPJ desde maio de 2011, eu sou um microempreendedor, faço parte do SEBRAE. Pra ter maiores clientes eu tive que fazer a minha inscrição pra ter um CNPJ e isso me deu uma lucratividade e um rendimento bem maior do que eu poderia esperar ter. Se eu tivesse que esperar e pedir pra alguém uma nota emprestada pra poder gerar o valor do serviço prestado...eu preferi fazer dessa maneira até pra poder ter uma seguridade pelo INSS e o amparo do SEBRAE.*

Rodrigo (2015) explica como se registrou e avanta as possibilidades previdenciárias futuras:

*Tu vai lá no SEBRAE, tu te inscreve pra fazer o microempreendedor. Eu tenho um alvará de mototáxi e moto-frete. Pago 44 pila por mês, é a metade do que tu paga na guia do INSS. A lei diz que eu posso fazer um complemento de previdência. Então eu posso fazer por essa guia da previdência se eu quiser. E eu posso ir na previdência privada se eu quiser. Por enquanto tô fazendo essa. Como falta tempo pra me aposentar não vale a pena eu sair pagando um monte agora, mas quando eu tiver mais próximo de me aposentar ai eu faço um complemento pra ter uma aposentadoria melhor. Se aposentar com o mínimo não tem condições.*

Faz todo o sentido partindo da ideia de que não parece haver muito espaço para eles dentro do quadro regular de empresas ou outros empregadores, especialmente levando em consideração o perfil de baixa

capacitação e formação educacional deficitária. Não há possibilidades e alternativas reais no horizonte dos mototrabalhadores que digam respeito à combinação de inserção na iniciativa privada e remuneração desejada. Além disso, os próprios trabalhadores, por conta da natureza e dinâmica do serviço não consideram em primeira opção a vinculação tradicional. Parece ser um dos excepcionais casos em que a não vinculação trabalhista via CLT fica distante dos objetivos fundamentais do trabalhador.

Resumidamente, o MEI, nesse caso, não serve unicamente como método de instaurar e regularizar a precariedade do trabalho como acontece em outras situações. Não afastamos condições de precariedade no ofício do mototrabalhador, mas elas se dão em condições distintas e em gradações diferentes aos demais casos em que a precariedade é absoluta, onde o trabalhador é praticamente refém vitalício de subcondições de trabalho.

Chegamos em um momento fundamental na análise que propomos sobre a atividade dos mototrabalhadores em Pelotas, o quesito: precariedade. Muitas vezes nos deparamos com o termo "precarização" e o percebemos como conceito definido, pronto para ser utilizado nos mais diversos problemas de pesquisa que surgem na sociologia do trabalho no Brasil.

Podemos pensar, por exemplo, como Alves (2013) dá sentido<sup>10</sup> diverso ao elaborado por Standing (2013) em "O precariado – a nova classe perigosa". Nessa obra, o autor propõe que o "precariado" seria uma "nova classe", movimentando outros autores, ofertando novas perspectivas aos que pensam o mundo do trabalho. Alves (2013), por sua vez, difunde a noção de que o precariado é uma porção de jovens extremamente capacitados profissionalmente, mas com dificuldades de ingressar e permanecer em trabalhos e empregos condizentes ao nível de escolarização apresentados pelos trabalhadores. Em contrapartida, Braga (2012) avalia o precariado de forma distinta, pois, estaríamos nos referindo a uma parte fundamental e histórica do capitalismo e seu funcionamento, uma percepção mais histórica do

---

10

precarizado<sup>11</sup>.

É comum associarmos e darmos como sinônimos os termos "precariedade" e "precarização", mas não o são. A ideia de precarização na sociologia do trabalho, que parece fazer mais sentido, se dá a partir de uma perspectiva cursiva e contínua de perdas, limitações e insegurança sobre o emprego socialmente protegido. Para falarmos de precarização é necessário que haja um processo de fragilização dos vínculos e direitos dos trabalhadores, ou seja, para algo ser precarizado, precisa em algum momento ter sido constituído.

Remontando ao exemplo de alguns países da Europa, o estado de bem-estar social e inúmeras medidas sócio-políticas que também construíram a sociedade salarial foram significativamente incorporados e recebidos pelos habitantes de cada região, não somente por força da Lei e do Estado, mas inclusive com uma percepção social de que a sociedade deveria pactuar com medidas benéficas à população (CASTEL, 1998).

É nesse sentido que Castel (1998) busca avaliar como esse processo de transformação, ou como ele denomina, "metamorfose", se constitui no mundo do trabalho. Os anos de estabilidade econômica e social geridos e gestados pelo pacto entre Estado, mercado e população se exauriram e novos desdobramentos sobre o tema do trabalho voltaram à tona. Castel (1998) deposita, nos resquícios do Estado Social, a sua possibilidade de reestruturação, a partir do casamento entre economia e solidariedade social, com a ofensiva neoliberal e as conhecidas medidas de contenção de gastos, o Estado, pelas mais diversas forças e pressões, rompeu com o modelo (MIAGUSKO, 1999).

Acontece, por conseguinte, um processo de flexibilização e retirada de direitos que, até então, estavam em vigência satisfatória. Temos, portanto, especialmente no contexto europeu abarcado por Castel (1998), a síntese de processos de precarização. No Brasil, infelizmente, jamais conseguimos construir qualquer modelo programático político-social minimamente inclusivo e

---

<sup>11</sup> CARVALHO, Alba Maria. A precarização estrutural do trabalho na civilização do capital em crise: o precariado como enigma contemporâneo. Revista Políticas Públicas, São Luís, Número Especial, p. 225-239, julho de 2014.

solidário, que abarcasse concomitantemente valores de desenvolvimento econômico e desenvolvimento humano. Como bem expressa Guimarães (2004), na "ausência de um sentido universalista e republicano nas ações do Estado" (p.352), o que nos restou foram tentativas incompletas de transformação social. Assim como Dedecca (2009) busca na tipologia de Burawoy (2009) explicações sobre o modelo e regimes dos contratos de trabalho que refletem a experiência.

Dedecca (2009) evidencia a particularidade do caso brasileiro e "a transição de um regime despótico para um outro de corte despótico-hegemônico"<sup>12</sup> (DEDECCA, 2009, p. 141). Levando em conta exclusivamente a questão dos trabalhadores, os dados são ainda piores quando percebemos que o emprego socialmente protegido, regulamentado, formalizado e dentro da legalidade, foi por muitas décadas uma realidade entre a população com idade ativa para o trabalho nas cidades (POCHMANN, 2012).

Diante disso, como podemos falar que estamos frente a processos de precarização dos trabalhos, sendo que, jamais alcançamos uma consolidação cidadã, com garantias sociais fundamentais das condições de trabalho no Brasil? O que acontece em muitos lugares no Brasil, e se confirma com os mototrabalhadores em Pelotas, é a constatação de atividades precárias. Vale dizer, desde já, que até mesmo o conceito de precariedade é compreendido em diferenciações escalonadas, mas não excludentes.

Podemos dizer, por exemplo, que determinado trabalhador informal que vende quinquilharias nas paradas de ônibus está inserido em um contexto de precariedade maior que outro trabalhador que desempenha atividade de vendas externas para determinada empresa, sob a égide de contrato temporário ou até mesmo como pessoa jurídica. Parece óbvio que o trabalhador das paradas de ônibus é mais atingido pela precariedade daquele que consegue estabelecer contrato minimamente formalizado com algum empregador, ainda que temporariamente.

Ainda assim, nos dois casos, não há plenitude de vinculação de emprego

---

<sup>12</sup> Conceito de Burawoy, Michael. "A transformação dos regimes fabris no capitalismo avançado": RJ, ANPOCS, 13, Jun., 1990. Disponível em [http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs\\_00\\_13/rbcs13\\_02.htm](http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_13/rbcs13_02.htm)

minimamente estável e socialmente protegido. Não que na sua totalidade os empregos registrados e formalmente contratados sejam, por natureza, livres da característica da precariedade (vide os processos de terceirização), mas, em tese, há um reconhecimento prévio de uma atividade regular, formal e dotada de obrigações e deveres previamente estabelecidos. Chegamos nesse ponto para afirmar que a precariedade no trabalho se estabelece e é configurada a partir de contratos (expressos ou tácitos) frágeis, instáveis, marcados pela informalidade ou formalização deficitária e condições desfavoráveis sob a perspectiva da proteção social e até mesmo da segurança do trabalho.

### *5.1.1 O mototrabalho é uma atividade precária*

Entrevistando e conversando com os mototrabalhadores, podemos pensar sob diferentes perspectivas a precariedade do seu trabalho e as formas que a definição conceitual se encaixa ao caso concreto. Como dissemos antes, não existe um único modo em que a precariedade se estabelece nas atividades que colocamos em debate. Considerando que o trabalho dos motoboys e mototaxistas é precário, podemos ainda reclassificar essa precariedade sob a condição da formalização dos trabalhos.

Afinal, se mesmo adequados à Lei e ao ordenamento local em uma análise direta consideramos a precariedade das funções desempenhadas, podemos dizer ainda mais sobre a fragilidade dos não formalizados. O exemplo claro é o dos motoboys que circulam e trabalham com entregas e frete sem a devida regularização no DETRAN, atuando livremente na absoluta informalidade, ou ainda, o mototaxista que oferece e realiza o serviço em motocicleta inadequada, sem registro no órgão competente e curso de capacitação necessário e obrigatório.

Temos, portanto, a atividade sobre a motocicleta que por todos os fatores e motivos até aqui explicitados, é um trabalho de risco, precário e marcado pela fragilidade na regulamentação e formalização. E como os motoboys e mototaxistas percebem o seu trabalho? A precariedade é uma realidade conceitual que importa somente aos estudos da sociologia do trabalho ou há, no caso concreto, a assimilação dos trabalhadores sobre as condições que tal atividade lhe impõe?

Os mototrabalhadore sã o absolutamente cientes sobre os riscos e até mesmo sobre como a atividade desempenhada é marcada pelo trabalho extenuante, com requintes de sofrimento. Mas sã o ainda mais racionais no momento de equalizar o que consideram fatores negativos e positivos sobre o trabalho. É uma valoraçã o de prós e contras realizada com muita perspicácia e inteligênci a pelos mototrabalhadore s, onde avaliam desde o que eles podem oferecer enquanto possíve is "empregáve is" (estudos, capacitaçã o técnic a, idade...) e o quanto teriam de retorno se contratados fossem (salário, disponibilidade, autonomia...)

*Olha meu primeiro emprego foi trabalhando com meu pai aos 9 anos em obras. Ai depois eu fui me adequando e aprendendo as outras profissõ es da obra, comprimento de piso, texturas... aos 19 anos eu comecei nesse lance de entrega, faz quase 10 anos... (IGOR, 2015).*

Nesse momento é importante relembrarmos que a atividade de mototrabalhador nã o surge nas vidas desses indivíduos como uma escolha inicial, livre e perseguida. As condiçõ es de cada um dos entrevistados, por exemplo, denotam que ser motoboy ou mototaxista acontece por fatores alheios à vontade de cada um. Os relatos de iniciaçã o na profissã o sã o marcados pela contingênci a do desemprego e reinserçã o no mercado de trabalho, dificuldade financeira, escassez de alternativas. Sendo assim, eles entendem com muita clareza o lugar que ocupam e as razõ es que os fazem estarem ali.

*Comecei trabalhando em obra com meu irmã o, depois eu trabalhei 8 anos no Nacional (supermercado), servi o exército e depois eu trabalhei de promotor, promotor de vendas. Eu comprei minha moto porque na época eu trabalhava de promotor ai os caras falaram: tu vai ter que comprar tua moto pra poder fazer tua rota, nã o tava dando tempo de eu fazer tudo a pé. Ai eles disseram pode comprar uma moto, ai comprei a moto e deu 2 meses os cara me botaram na rua. Aí tinha que dar um jeito pra pagar a moto e trabalhei com ela... (RODRIGO, 2015).*

Como fora dito, a conta racional da percepçã o sobre o trabalho também é referenciada por valores positivos, e em primeira análise, o economicismo e a autonomia sã o o que mais chamam a atençã o. Levando em consideraçã o o histórico profissional dos mototrabalhadore s, com experiênci as frágeis de emprego ou de atividades tã o precárias quanto trabalhar com a moto, eles dizem

claramente que o que conseguem ter, conquistar ou vislumbrar hoje, jamais seria possível em outro trabalho. Não significa que ser motoboy ou mototaxista é o trabalho dos sonhos ou a realização de vida de cada um, mas dentre as possibilidades que são efetivamente concretas, é o melhor que se apresenta.

*Com 12, 13 anos comecei a trabalhar pra ajudar a minha mãe, com 15 anos eu larguei os estudos. Mas desde os 12 comecei como ajudante de pedreiro. Não consegui conciliar com o trabalho, porque o dinheiro começou a entrar. Trabalhei de barman e de garçom, mas não dava o horário, aí eu larguei os estudos de mão. Aí veio relacionamento e filho e eu toquei a minha vida profissional sem estudo [...] Onde sobrava feição eu pegava. Fui ajudante de pedreiro, serralheiro, surgiu uma oportunidade numa madeireira, fui picando! Fui melhorando e aprimorando o meu conhecimento [...] Em 96 eu trabalhava num restaurante e decidi trabalhar pra mim. Foi quando eu comprei a minha primeira moto e comecei nas entregas, e em seguida virei mototáxi, eu nunca tive carteira assinada. [...] A moto surgiu na oportunidade de melhorar financeiramente. Eu trabalhava no restaurante, não tava me encaixando, não tava financeiramente legal...Daí uma moça de uma farmácia disse que se eu comesse ela abria as portas pra mim. Fui do certo pro duvidoso, mas um duvidoso que financeiramente iria melhorar. Em seguidinha virei mototáxi. Naquela época era novidade tele-entrega, o cliente queria. Fiz um teste pra mototáxi, vim uma noite, outra e fiquei no mototáxi (CLAUDINHO, 2017).*

Mirellen também carrega em sua trajetória atividades não formalizadas, com exceção de 7 meses com registro em carteira, quando trabalhou em uma empresa no Polo Naval de Rio Grande/RS. Na ocasião, ela havia completado 30 anos de idade. Quando foi demitida a moto surgiu como possibilidade.

*Eu fiquei desempregada, comprei a moto e busquei um serviço que eu pudesse usar. Eu não gostava de moto. Na verdade, eu fui tirar a carteira de carro e tava esperando pra ser atendida. Daí como as aulas de moto acabavam primeiro eu fiz as de moto e não as de carro. E aí descobri o prazer de moto, a liberdade que eu sinto com ela. Isso foi no dia 14 de outubro de 2015, nunca vou esquecer. Comprei uma BIZ. Depois troquei por uma FACTOR e amei ainda mais...Daí eu tive que devolver a moto pra garagem que tinha uns problemas, eu fui na Suzuki e comprei uma nova. 48 vezes de 316. Eu preciso pagar por ela.*

Ricardo (2016) teve uma experiência de carteira assinada em um frigorífico e uma das atividades era entregar os produtos de carro pela cidade.

*O frigorifico tava em crise, quebrando e eu achei que era hora*

*de trabalhar por conta, aproveitei e sai. Daria mais trabalhando por conta. Eu não trabalhei mais com carteira assinada, porque sempre dava mais por fora. Me propuseram (assinar a carteira) quando eu tava fazendo serviços numa empresa de trator, trabalhar e eu não quis por dois motivos: o primeiro porque eu ia ter de cumprir 8 horas, ia ter de soltar por volta das 18h e eu deveria estar no Ronaldo Lanches (lancheria onde ele prestava o serviço diariamente) às 18:15, e o outro é o salário. Vou te dar um exemplo: em duas semanas eu fazia o salário que eles estavam me oferecendo, daí financeiramente não valia pra mim. E eu sempre tive isso na minha cabeça, trabalhando na moto eu vou tirar mais do que no serviço com carteira. Claro, não vou generalizar, mas aqui em Pelotas com o segundo grau, o salário não passa de mil, mil e poucos reais. Não passa disso [...] E com carteira assinada, além das 8 horas, tem mais o intervalo, vai em casa, fica o dia inteiro em função disso.*

O conceito de precariedade não pode ser denominado pela simples constatação de condições e valores impostos juridicamente. Os trabalhos informais, por exemplo, possuem no seu cerne a precariedade por não apresentarem respaldo sob a perspectiva da legalidade e do ordenamento jurídico, sendo, normalmente, o último refúgio de sobrevivência de trabalhadores que só encontram nas franjas da informalidade condições de conquistar alguma renda. No entanto, com a flexibilização dos direitos trabalhistas e o avanço de políticas de desoneração dos custos empregatícios, o conceito de "trabalho/emprego" precarizado começou a abarcar até mesmo funções resguardadas e endossadas pela normatização do Estado. Assim, é possível dizer que, um trabalhador, ainda que tenha os mais básicos direitos trabalhistas e previdenciários respeitados pela condição de "formalizado", pode ser encarado pela perspectiva mais protecionista como "precário". A terceirização é, por exemplo, a forma de precarização mais discutida no "mundo do trabalho no Brasil", envolvendo pensamentos distintos que divergem sobre as formas que se deve dar no intuito de tornar o mercado interno mais dinâmico e competitivo (POCHMANN, 2014).

Como fora explicado, um trabalho pode ser socialmente protegido e ainda assim ser considerado precário. Mas, e no caso dos mototrabalhadore, a ausência das prerrogativas tradicionais de vínculo de emprego, trabalhando por conta própria, os torna trabalhadores precários? Os mototrabalhadore carregam no seu histórico profissional experiências de baixos salários e pouca

valorização sobre suas atividades enquanto trabalhadores formalmente contratados.

No rompimento com a ordem contratualista gerencial do emprego socialmente protegido, pelos mais diversos motivos, os mototrabalhadores integram uma nova categoria de trabalho que se distingue das experiências anteriores pela perspectiva da renda. Contudo, o aumento percebido no exercício da nova atividade só é devido pelo aumento substancial da carga de trabalho. As jornadas de labor que anteriormente giravam pela média de 8 (oito) horas diárias (com intervalo intrajornada), algumas vezes mais quando na construção civil, transformaram-se em, no mínimo, 12 (doze) horas de trabalho, normalmente sem o devido tempo para alimentação ou descanso (no máximo esticam as pernas nos velhos sofás dos pontos ou se alongam nos bancos das motocicletas entre um serviço e outro). Surge o primeiro paradoxo: só conseguem ganhar o dinheiro que ganham porque trabalham como trabalham. São indissociáveis na profissão de mototrabalhador, tempo e dinheiro.

*Naquela época eu comecei a trabalhar, comecei a gostar e larguei o colégio. Comecei numa fábrica de sapatos, colando chinelo, mas era sem carteira. Ajudava em casa. Depois eu trabalhei numa escolinha, recepcionava na porta, ajudava com a merenda. Fiquei uns 6 anos. Saí dali e fui pra um restaurante, um ano e pouco. Trabalhava no bar, fazia tudo, cozinha, serviços gerais. Fiquei pouco tempo no Paulo Moreira, posto. Fiquei pouco. Depois fui cortar fruta no Cachoeirense, fiquei um ano e pouco. Daí eu fiquei desempregada e fui fazer limpeza de casa. Foi quando eu resolvi fazer o mototáxi (PATRÍCIA, 2017).*

Sob a perspectiva de uma consciência da coletividade sobre como trabalham, é possível dizer que motoboys e mototaxistas compreendem o quão prejudicial para seus corpos e mentes significa trabalhar por tantas horas sem o devido descanso, com a intensidade e estresse que trabalhar com motocicleta gera. As queixas sobre dores no corpo ou como os anos sobre a moto trazem consequências de limitações físicas não são ignoradas, ainda assim, parece não haver outra alternativa economicamente viável para mudanças profissionais.

A jornada de trabalho prolongada ao mesmo tempo em que indica o sinal da precariedade possibilita os vencimentos desejados. É um caso realmente específico, pois, normalmente os trabalhos precários estão diretamente ligados

à baixa remuneração. Aqui, o paradoxo reside justamente na contraposição entre trabalhar precariamente e ganhar um bom dinheiro ou tentar uma inserção teoricamente não precarizada, mas ganhar um salário mínimo? Diante da improvável incorporação dos mototrabalhadores pelo mercado formal, por conta da baixa qualificação dos trabalhadores, trabalhar muito e assim ganhar bem, torna-se a única alternativa, ou seja, aceitar a condição de precariedade do trabalho para receber como alguém mais qualificado.

O mototrabalhador situa-se em espaços de transição na sociedade pelotense, seja no momento de analisarmos as condições de possível precariedade da profissão ou quando buscamos encontrar sua ocupação de espaço na estratificação no fluido modelo de classes sociais. Ainda que já tenhamos fechado questão sobre os mototrabalhadores estarem dispostos no grupo que Souza (2012) denomina de "batalhadores", há espaço para uma espécie de queda de *status*. Tendo em vista que só há dinheiro quando efetivamente trabalham, por conta de serem profissionais autônomos, motoboys e mototaxistas podem sofrer com possíveis reduções de demanda ou até mesmo com a incapacidade de trabalhar por motivos de saúde, o que a longo prazo pode acarretar em um rebaixamento da sua condição econômica e o retorno à rale estrutural.

Em períodos de menor demanda, os mototrabalhadores tentam trabalhar ainda mais para suprir o vazio no orçamento, mas o grande temor enfrentado refere-se ao período de afastamento por questões de acidentes, que possam incapacitar o trabalho temporariamente. Existem alguns instrumentos legais que em certa medida podem proteger os trabalhadores autônomos de eventuais impossibilidades para o trabalho, e são utilizados por alguns dos entrevistados: a contribuição previdenciária para o INSS e o seu enquadramento pela Lei do MEI. A grande limitação é que o valor de contribuição normalmente pago é o mínimo exigido pela Lei, o que em termos práticos, os transformam em possíveis beneficiários de auxílio doença, mas com o recebimento do valor mínimo (referente à contribuição).

Resumidamente, mesmo que estejam amparados previdenciariamente, certamente não terão renda similar com a percebida pelo trabalho normal, o que

implica, também, no futuro, uma possível aposentadoria com rendimentos muito inferiores ao que recebem enquanto trabalham. Por conta das imprevisibilidades do presente e das dificuldades de um futuro ainda incerto, a ideia de reserva financeira é bastante comum entre os mototrabalhadores. Um exemplo disso é um mototaxista de um ponto que, em um acidente fraturou fêmur e bacia, tendo de ficar 30 (trinta) dias acamado no hospital e quatro meses em casa sem poder trabalhar, carregando na perna as marcas de incontáveis suturas. Questionado se era contribuinte da previdência, ele respondeu negativamente. Como tu sustentou tua família nesse tempo? - Tirei da poupança, respondeu.

A formalização dos contratos de trabalho no Brasil via CLT, criou uma expectativa entre os trabalhadores, a esperança de serem reconhecidos não somente pela atividade exercida, mas especialmente pelos direitos e garantias que nasciam da vinculação formalizada (POCHMANN, 2012; 2014). Ainda que barreiras e requisitos absolutamente excludentes ao povo trabalhador do período tenham sido impostas para o registro, o que Santos (1979) classificou como "cidadania regulada", um dos objetivos dos trabalhadores brasileiros era a regularização e formalização dos seus trabalhos. Essa quase obsessão pela carteira de trabalho assinada demonstra-se presente até hoje.

A ausência de um projeto de desenvolvimento efetivo que conferisse fundamental visibilidade ao tema do trabalho no Brasil transformou porção da massa de trabalhadores em meros aproveitadores de oportunidades, que surgiam esporadicamente. O trabalho formal, portanto, desenhava-se década após década, em uma condição de privilégio. Especialmente nas famílias mais pobres, carentes de processos educativos de especialização e graduação, onde o curso de ensino superior até então não parecia ser uma alternativa apresentada, a inserção no mercado de trabalho em ocupação de proteção social tornava-se um feito muito importante para a continuidade da subsistência das famílias brasileiras.

A segurança que a carteira de trabalho proporciona ao trabalhador é, na maioria dos casos, indiscutível. No entanto, para os mototrabalhadores o vínculo pela CLT não é um quesito imprescindível. E a explicação para isso pode ser compreendida por alguns fatores que se complementam. A Lei do MEI pode

contemplar os mototrabalhadores que se preocupam com benefícios previdenciários. Ao invés de recolherem o valor como autônomos no INSS, quando cadastrados no MEI, o valor de contribuição é sensivelmente menor (hoje o valor é de R\$51,85)<sup>13</sup>, sendo beneficiários do que para eles mais importa em termos de previdência. O que pesaria favorável em ser um trabalhador regular de carteira seria, além do salário fixo mensal, o FGTS recolhido pelo empregador, 13º salário e férias remuneradas. Mas os próprios mototrabalhadores são didáticos quando explicam sua posição sobre o registro de empregado:

a) O salário pago pela iniciativa privada dificilmente será o mesmo ou similar com o que ganham nas motos.

b) Os valores referentes ao depósito de FGTS, férias e 13º salário, seriam calculados sobre o valor do salário regular, que para o padrão dos mototrabalhadores, não seria o ideal.

c) Caso optassem pela carteira assinada e as suas prerrogativas, estariam obrigados ao poder gerencial do empregador, o que em termos práticos, colocaria em risco aquilo que os mototrabalhadores afirmam ser o diferencial na profissão, a liberdade.

Podemos dizer, portanto, que a carteira de trabalho assinada, símbolo fundamental e historicamente construído de segurança da classe trabalhadora no Brasil, não é objeto de desejo por motoboys e mototaxistas em Pelotas. Ainda, podemos também afirmar que, a ausência dessa formalização não é explicável unicamente por vantagens meramente econômicas, mas também por uma idealização do que é importante além do dinheiro obtido pelo trabalho. Mas se realmente nos atentarmos momentaneamente ao aspecto economicista, também existem explicações que dão vazão ao argumento dos mototrabalhadores. Caso seja preciso, por exemplo, de mais dinheiro em determinado período, há a liberdade de trabalharem mais horas ou em período

---

<sup>13</sup> A Contribuição do MEI - Microempreendedor Individual para serviços, em 2017 corresponde a R\$46,85 a título de INSS e R\$ 5,00 de ICMS/ISS. Fonte: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/perguntas-frequentes/duvidas-relacionadas-ao-microempreendedor-individual-1/6-pagamento-de-obrigacoes-mensais>

adicional. Em um trabalho celetista, a carga horária máxima de 8 horas com mais 2h adicionais possíveis seria o limite para que o trabalhador conseguisse alguma renda maior.

Estamos longe de partilhar a ideia de que a flexibilização dos contratos de celetistas pudesse se dar a partir única e exclusivamente pela vontade dos contratantes, ideia em voga entre políticos liberais e tantos empregadores pelo Brasil, mas chamamos a atenção de que há uma lógica construída pelo discurso dos mototrabalhadores que não desejam ou almejam uma carteira de trabalho assinada. É um caso de exceção que se constitui justamente na dinâmica não tradicional de percepção do trabalhador com a carteira de trabalho.

## 5.2 Riscos – quedas, colisões e outras histórias

É importante, desde já, apontarmos que existe importante bibliografia e teorização sobre as noções de risco. A transformação do conceito, vale dizer, é oportunizada pela assimilação distintiva dada à percepção do risco através do processo histórico. Assim, os eventos anteriormente encarados como os desígnios do "plano superior", religiosidade e "sobrenatural", passaram a ser analisados e compreendidos a partir do comportamento humano. Como os indivíduos encararam o risco além da percepção do mero acaso? (ARMANI, 2012; MENDES, 2016)

Teóricos se debruçaram sobre o tema do risco com maior profundidade e a própria Sociologia aprimorou diferentes perspectivas e formas de entender e desenvolver o tema. Assim, o conceito de risco pode ser trabalhado por matizes teóricas distintas e analisado por diferentes instrumentos metodológicos. Beck (2010) em "Sociedade de Risco" nos proporciona um olhar provocador sobre como os riscos que enfrentamos tendem a potencializarem-se ao ponto de terem força suficiente para ultrapassar a maioria das barreiras que porventura existam, sejam fronteiras ou classes. A característica principal do risco seria o seu caráter global e de certo modo totalizante. Beck aprofunda a teoria sobre os riscos e desenvolve a ideia que vivemos uma fase de ruptura e reconfiguração social marcadas pela eminência de riscos, como o próprio autor define: sociedade industrial de risco.

Giddens (1991) também aborda o tema do risco, desenvolvendo o assunto pela perspectiva analítica da modernidade. Assim, a ideia de risco deve ser trabalhada pela percepção da reflexividade e do constante reexame da vida social. Vale lembrar, também, a percepção sistêmica de Luhmann (1993) sobre o risco em “A Sociologia do Risco”. O referido autor inicia importante discussão sobre a noção de risco e encorpa importantemente o referencial teórico sobre o debate, avançando sobre o aspecto da contingência, as noções de risco e perigo, suas diferenças e as diversas situações e possibilidades que são dispostas na sociedade moderna, de formas múltiplas e com outras tantas reações possíveis diante de situações e exemplos de risco. (MENDES, 2016).

Feito um breve levantamento teórico sobre a noção de risco, devemos ser claros que o intuito deste capítulo não é fazer qualquer revisão bibliográfica sobre o tema, mas buscar aproximar com máxima efetividade a teoria com os resultados obtidos através das entrevistas. As narrativas sobre o risco de trabalhar como mototrabalhador é o fator que talvez mais chame a atenção quando transcrevemos as entrevistas de motoboys e mototaxistas. Além de ser o assunto de maior convergência de experiências relatadas entre os entrevistados, o risco da atividade, destaca-se, também, pelo aspecto dual. Ao mesmo tempo em que os mototrabalhadores afirmam que é uma profissão extremamente arriscada, podemos perceber que, ao longo das falas, as palavras "adrenalina" e "liberdade" são especialmente ditas, como pontos positivos no desempenho do trabalho. Por trás desses sentimentos atribuídos ao ato de estar sobre a moto, pode haver uma explicação de vinculação simbólica entre os veículos automotores de duas rodas e as sensações anteriormente referidas.

A motocicleta historicamente adquiriu *status* de ícone de rebeldia e liberdade, especialmente nos Estados Unidos, pós-guerra. Podemos lembrar, como exemplo, a cultuada marca e fabricante Harley-Davidson<sup>14</sup>. As Harleys, como são popularmente conhecidas, são motocicletas costumeiramente de grande porte, com motores de barulho característico, mecânica simples e forte apelo visual. Motos feitas para estradas. Daí, possivelmente, surge o imaginário

---

<sup>14</sup> Empresa fundada em 1903, na cidade de Milwaukee nos EUA, dedicada à fabricação de motos de grandes cilindradas e tamanho.

estadunidense que se espalhou com força pelo Ocidente, de que motocicleta é sinônimo de liberdade, adrenalina, desvinculação de tudo que não seja o piloto e uma boa porção de asfalto. As artes ajudaram a fortalecer a identidade criada, tendo como bom exemplo desse sentimento exaltado pelos motociclistas a música "Born to be Wild"<sup>15</sup> (nascido para ser selvagem) composta em 1968 pela banda Steppenwolf<sup>16</sup>. A letra é clara e não deixa muitas dúvidas porque é reconhecida como "hino" dos motociclistas:

Get your motor runnin. Head out on the highway. Looking for adventure.  
In whatever comes our way[...] Like a true nature's child We were born.  
Born to be wild We can climb so high. I never wanna die. Born to be  
wild. Born to be wild.<sup>17</sup>

O apelo estético é reforçado ainda mais no filme "Easy Rider"<sup>18</sup>, que utiliza "Born to be wild" na trilha sonora. Um "roadmovie"<sup>19</sup> onde dois motociclistas viajam e se aventuram pelos EUA, buscando essencialmente os ideais de "liberdade". É possível dizer que, desde então, os laços simbólicos entre moto e liberdade foram estreitados e propagados além das fronteiras estadunidenses.

Voltemos ao caso dos mototrabalhadorees em Pelotas. Todo o sentido atribuído historicamente às Harleys e motocicletas de estrada, bem como a configuração hermenêutica e estética desenvolvida na música e no filme anteriormente referidos são, em termos indiretos e inconscientes, apropriados pelos mototrabalhadorees no nível das suas narrativas. A noção de que moto é sinônimo de liberdade alcançou patamar simbólico entre boa parte das pessoas que andam ou dizem gostar de moto. Pilotar a moto, ainda que correndo riscos e enfrentando perigos no trânsito, parece ser o exercício de liberdade possível para os trabalhadores.

A comparação entre o trabalho sobre as motos e o filme "Easy Rider" é

---

<sup>15</sup> Canção da banda de rock Steppenwolf, composta em 1968 e considerada um dos hinos do rock'n roll e dos motociclistas.

<sup>16</sup> Banda norte-americana de rock, de 1967.

<sup>17</sup> Ligue seu motor. Pegue a estrada. Em busca da aventura. Qualquer uma que venha em nossa direção [...] Como um verdadeiro filho da natureza. Nós nascemos, nascemos para ser selvagens. Podemos escalar tão alto. Eu nunca quero morrer. Nascido para ser selvagem. Nascido para ser selvagem (tradução do autor).

<sup>18</sup> "Sem destino": filme norte-americano de 1969, que conta a história de dois motociclistas, escrito por Peter Fonda, Dennis Hopper e Terry Southern.

<sup>19</sup> Gênero cinematográfico, que tem como aspectos centrais a estrada, o veículo e uma jornada.

ainda mais paradoxal quando assistimos à cena em que um dos personagens principais retira o relógio do pulso e o joga no solo, demonstrando que a partir dali deixa de ser "refém" do tempo, da vida cronometrada, regrada, contada. Enquanto isso, ao mesmo tempo em que os mototrabalhadore afirmam gozar da liberdade e adrenalina de estarem sobre as motos, são os mesmos indivíduos "escravos" dos tempos de entrega ou do transporte dos passageiros.

Os mototrabalhadore são especialmente dependentes do relógio, do tempo, da pressa. Não há estrada livre, tampouco motore potentes. Os espaço que eles enfrentam mal cabem às motore de baixa cilindradas, que eles dirigem. A emoção que eles sentem não é a de acelerar até o limite do motor em uma autoestrada, mas de mostrar agilidade e reflexo diante de uma situação de dificuldade e inesperada. A adrenalina parece ser circunstância do risco de enfrentar no trânsito os ônibus, carore e outore dos seore pareore. "Born to be Wild" (nascido para ser selvagem) pode fazer muito sentido à vida dos mototrabalhadore. Nada mais apropriado que selvagem entranhadore na selva de pedra.

É uma atividade arriscada? Era a pergunta mais direta que constava no roteiro guia das entrevistas e a que mais demandava tempo e explicações dos mototrabalhadore, que buscavam as melhores palavras e argumentos para justificar o que para os não profissionais parece ser claro, o risco da atividade. Entramos, portanto, em uma situação que exige discernimento para entendermos que a análise do risco, pelo menos no presente trabalho, é abordada especialmente pela percepção dos trabalhadores e a sua compreensão sobre o tema e não essencialmente uma contraposição de dados estatísticos de acidentes ou roubos sofridos por motoboyore e mototaxistore. Nesta etapa buscamos entender como as experiências de risco e perigo, vivenciadas especialmente pelos acidentes no trânsito são relativizadas e explicadas.

*Já sofri acidente, vários, mas nenhum grave. Sempre algum tombo alguma coisa assim. O máximo foi um rompimento de um ligamento do joelho. Isso eu considero grave, já uma fratura é um acidente grave, né? Ai sim ai o cara é obrigado a parar mesmo. Agora isso ai (lesão ligamentar no joelho) não fez com que eu parasse. Até hoje eu tenho o rompimento do ligamento cruzado do joelho. Tem que fazer uma cirurgia, eu to esperando na fila do SUS. No início era mais tranquilo, hoje tem muito*

*veículo né? Aí o cara é obrigado a andar no zig-zag no corredor, achar qualquer brechinha pra poder entrar porque a moto não pode parar por causa de um carro né? O cliente fica esperando, aí tem outro esperando também, então tu tem que ganhar tempo, não pode ficar parado atrás do carro tu tem que achar uma brecha pra tu seguir em frente (...) Mas é perigoso, né? A minha mãe se preocupa direto tá sempre na minha cola, sempre ligando pra saber se está tudo bem. Cada tombo eu procuro esconder dela, quando me machuco. Eu não moro com ela, mas ela está sempre querendo que eu troque de profissão. Mas eu disse pra ela que não, que isso aí é minha profissão, só saio por um negócio próprio. (...) Mas depois com o tempo tu vais adquirindo experiência e tu vais vendo o que aumenta de risco. É tipo assim, quanto maior a velocidade maior é o risco. Eu procuro não correr, mas a cara dança conforme a música, né? Então quando aumentam as entregas o cara procura andar um pouco mais rápido, então naturalmente tu sabe que tu tá aumentando teu risco (ÂNGELO, 2015).*

É preciso ir mais a fundo para tentarmos desvendar como os mototrabalhadores sentem e convivem com os riscos da profissão e as explicações que dão quando questionados sobre o trabalho. A resposta comum era de que o trabalho é arriscado e perigoso, mas, logo depois, uma série de justificativas tentavam avalizar a seguinte ideia: nós estamos em todos os momentos correndo riscos.

Mirellen (2017) acredita que o risco enfrentado na jornada de trabalho é aceitável diante da necessidade de trabalhar.

*Ele falou que era arriscado. Eu falei que arriscado era ficar em casa. Eu tinha três filhos e precisava pagar a moto: eu quero correr esse risco [...] Até tenho medo, mas viver com medo é viver pela metade. Se tiver que acontecer vai acontecer [...].*

O apego ao acaso parece ser uma proteção para o desempenho da função:

*Eu já me machuquei atravessando a rua, machuquei o tornozelo e tive de parar uns dias. Isso sem estar na moto. Pode acontecer qualquer coisa agora enquanto a gente tá conversando, por exemplo. Eu corria muito, hoje eu sou cauteloso [...] Eu sofri um acidente, aí fiquei receoso nos primeiros dez dias. Mas depois dei pau. Daí outra vez um cara me bateu! Ele até me viu, mas a moto é muito rápida. Me jogou 20 metros. Me arrebentei todo! Não me quebrei mas tive sorte...eu vi a morte ali. A porrada foi muito grande. Fiquei com trauma e fiquei 30 dias parado. Eu tinha um dinheiro, uma economia. Mas aí começou a apertar, as*

*panelinhas começaram a bater palminha no armário. E a moto já tava arrumada na garagem. Olhei pra ela e pensei: tenho que encarar, a vida é essa! Daí quando subi em cima da moto pensei que se eu diminuir a minha velocidade eu consigo ser mais cuidadoso. Depois, outra vez, eu entrei com um carro na rua e ele abriu, me fechou. Eu não caí, mas o passageiro sim. E agora faz 60 dias o cara parou no verde e pra não bater nele...a gente aprende, a moto tu não pode se agarrar nela, se possível larga ela. Eu larguei, cai no chão, mas é menos se eu tivesse batido no carro...porque eu poderia ter entrado no vidro (...) Graças a deus eu nunca fui assaltado, mas eu tenho uma concepção minha. Eu tenho medo do trânsito, não de ser assaltado. Eu vou no bairro perigoso...eu não dou bola pra isso. Se acontecer eu sei como vou lidar com isso.... Um colega meu, apanhou, reagiu e levou coronhada. Foi pro HPS. Um colega meu já morreu em 2004 ou 2005, quis fugir e levou um tiro pelas costas (CLAUDINHO, 2017).*

O risco duplicado do trânsito e da violência urbana exige que os mototrabalhadores desenvolvam não somente o cuidado ao pilotar, mas também a noção de que é preciso ter alguma reserva financeira para os momentos em que o risco se confirma como realidade.

*O risco? Eu não tenho medo de mais nada. Já sofri três assaltos, já me levaram dinheiro e uma moto zero. Não recuperei mais. Prejuízo meu, é o risco que o autônomo tem. Tudo o que acontecer contigo é risco teu. Se te assaltarem, perder a moto, acidente, é risco teu! Tu precisa ter algum reservado pra aquilo ali. (...) É uma profissão super perigosa! Antes eu trabalhava com entrega e agora eu tô no mototáxi. E eu achava a noite perigo, mas eu vejo que o dia é mais perigoso. A noite é mais tranquilo se tu andar bem atento. O problema é que a gente faz muitas entregas em bairros e vilas, e tem muito cachorro, que de dia tu enxerga e de noite não. Daí é queda, e machuca. E agora faz três semanas que eu quase quebrei o braço. Enfaixei mas tive que tirar pra trabalhar. Cortei a tala e fui. Preciso pagar as contas. Se tu parar por três dias tu já sente em casa (...) Enquanto tem saúde tá bom. Eu, por exemplo, sofri o acidente e enfaixei o braço, fiquei 4 dias sem trabalhar...Perdi dinheiro, um bom dinheiro! (RICARDO, 2016).*

A narrativa de Patrícia (2017) é um exemplo de como o risco de acidentes e os seus desdobramentos são relativizados, até mesmo esquecidos:

*É arriscado? É arriscado! Mas nesse tempo todo eu nunca caí. (Ela se cala e pensa). Ah, já caí um tombinho, mas nunca bati ou fechei ninguém. (Passa alguns segundos). Não. Já foi umas duas ou três vezes [...]*

O motoboy Luiz acredita que inevitavelmente no exercício da profissão algum tipo de acidente acontecerá.

*Já sofri acidente, tenho a clavícula quebrada. Todo motoboy é obrigado a cair um dia senão não é motoboy! É obrigado a conhecer o chão.*

A experiência de exceção entre os entrevistados em relação aos acidentes e outros riscos é a de Leandro (2016). O motoboy entende que sua forma de pilotar ajuda na prevenção ao mesmo tempo em que deposita na sua fé os "livramentos" que já passou:

*Em 8 anos, graças a deus eu nunca me acidentei. Como eu sempre tive a visão da direção defensiva, prevendo o que possa acontecer lá na frente, eu sempre privei pela minha segurança e do transporte do cliente. Nenhum tombo, colisão, mas é como eu penso. Deus tá sempre desviando do nosso caminho as coisas ruins. Às vezes eu saio um pouquinho mais tarde de casa ou me atraso em algum cliente, quando eu to passando por algum local um algum cruzamento dentro da cidade, me deslocando pra algum bairro mais distante, aconteceu de eu ter passado pelo local e ter acontecido algum acidente recentemente. Daí eu digo: valeu deus por ter me livrado. É uma profissão mega arriscada! As pessoas não entendem, mas a gente que tá do lado de cá a gente sabe que é muito arriscado, principalmente em dia de chuva, onde as pessoas não enxergam, não respeitam, já não respeitam em dia normal. É muito complicado andar no trânsito, tanto é que o motoboy é mal visto por 90% da população que anda na cidade no trânsito, que anda a pé, charrete, ônibus bicicleta, qualquer outro tipo de veículo ou transporte. Eles acham que a gente não respeita., que a gente tá sempre fazendo malabarismo no trânsito. Não digo que a gente não faz, porque a gente tá sempre com pressa e é obrigado. A gente tá sendo pago, a pessoa tá pagando e tá exigindo, é uma obrigação que a gente tem. Então de vez em quando faz alguns atalhos, quebradas na curva, mas é muito arriscado, é bem arriscado!*

A percepção que os mototrabalhadores têm sobre o risco pode soar paradoxal em uma primeira impressão. Retomando aos teóricos que pensaram o risco historicamente e na perspectiva sociológica, lembramos de como a crença no destino e/ou a fé nos desígnios de Deus, ajudavam além do acalanto, mas na própria explicação do risco. No caso dos motoboys e mototaxistas, ainda que o fator do imponderável seja frequentemente reafirmado, existe uma série de condutas e comportamentos que se praticados no dia a dia, dizem, minimizam

os riscos. Atenção redobrada nos dias de chuva, não confiar no motorista ou pedestre e evitar corridas "suspeitas".

Parece haver um exercício mental de preservação em relação ao risco, uma espécie de relativização útil sobre os riscos e perigos da profissão. Caso os mototrabalhadores ficassem pensando, refletindo e racionalizando a todo o momento sobre como são e estão expostos, a atividade profissional restaria prejudicada, o que em termos práticos inviabilizaria o trabalho que os sustenta. Respaldados, ainda, pela forte importância dada à experiência no desempenho da função (desenvolvendo táticas de proteção e defesa) e perícia na direção das motos, os riscos são, em tese, diminuídos, tornando-se aceitáveis para a prática da atividade.

*Já caí. Já fiquei muito dolorido, mas não quebrei nada. Eu comecei há 12 anos e era muito tranquilo, só que agora está meio agitado o trânsito. É uma falta de respeito, as pessoas não assumem os erros! Durante o dia eles não dão pisca, não respeitam. Lógico o motoboy não é 100% certo, entendeu? Ultrapassar pela direita... No momento da pressa tu acaba cometendo algumas infrações, mas não grave de passar sinal vermelho, aquela coisa toda. Mas sim, ultrapassar no corredor, ultrapassar pela direita, entendeu? Mas a maioria dos acidentes acontecem porque os motoristas não enxergam os motoboys, aí que tá o problema! (...) Meus pais não gostam, acham que é perigoso, né? Mas trabalhando na obra eu não conseguiria dar as coisas pra minha mulher e pro meu filho (IGOR, 2015).*

O preço do risco parece ser compensando literalmente pelo dinheiro ganho no somatório dos dias trabalhados.

*Como eu vou trabalhar em Pelotas? Pra ganhar mil, mil e pouco no comércio ou em alguma empresa? Aqui eu faço uma média de X entregas por dia e me organizo (ÂNGELO, 2015).*

É importante deixar claro: o mototrabalhador, em sua imensa maioria, caracteriza-se por ser trabalhador autônomo, sem vínculo formal de trabalho via CLT. A renda, portanto, se dá pela prestação de serviço prestado, no frete ou no transporte de passageiros. Em termos práticos, só recebe quando cumpre determinada tarefa. Por conta dessa peculiaridade é mais difícil para os mototrabalhadores organizarem-se financeiramente, especialmente ao final de cada mês. Ainda que eles saiam de casa imbuídos da tarefa de conquistar um

valor mínimo por dia, o prestador de serviços está quase sempre dependente de uma demanda que pode variar significativamente, com dias melhores ou piores.

*A moto por mais invariável que seja, geralmente tu sempre ganha o mesmo, e tu trabalhando direito na moto, tendo responsabilidade... Tem cara que confunde: ah, na moto eu trabalho por conta eu faço o que eu quero! Mas tu tem que ter as vezes mais responsabilidade do que ser empregado porque tu lida com o dinheiro dos outros, as pessoas contam contigo, tu tem que ter mais responsabilidade do que tu trabalhar em um emprego de carteira. Mas se tu trabalha bem e consegue manter os clientes tu tem geralmente sempre um salário fixo (RODRIGO, 2015).*

Além da incerteza sobre quanto será possível ganhar pelo dia de trabalho, outro fator pode interferir significativamente no gerenciamento do dinheiro, a disponibilidade diária de algum valor em espécie. É uma condição muito pessoal de como cada mototrabalhador percebe e compreende a situação. Ter dinheiro "vivo" nas mãos ao final de cada dia é visto como um fator positivo da atividade. Assim, não precisar esperar pelo início de cada mês para o recebimento de um salário, prática comum aos trabalhadores celetistas é encarado com otimismo por motoboys e mototaxistas. Em contrapartida, exige do mototrabalhador uma noção muito clara sobre sua condição econômica, ou, lembrando um chavão dos especialistas, ter "educação financeira".

*Quanto mais tu ganha mais tu gasta...eu costume não me contentar, eu quero mais. Eu posso trabalhar em outro serviço durante o dia e na moto de noite. Moto é melhor de noite. Dá pra tirar no mínimo 60 reais, o dinheiro é na hora, é bom se souber administrar (MIRELLEN, 2017).*

Claudinho (2017), com longa trajetória de mototrabalhador, explica como é a relação com o dinheiro:

*Dá pra te manter, mas tu precisa saber trabalhar. Como eu trabalho com serviço espontâneo eu preciso saber, se hoje ganhei 80, amanhã posso ganhar 50...Se tu não fizer o caixa dois... Eu antigamente via como absurdo se eu não fizesse 20 reais no dia, mas porque eu não sabia administrar o meu dinheiro. Hoje a média é de 50 a 100 reais o dia trabalho das 8h até o meio dia e depois das 13 as 18. Antes eu trabalhava 24 horas. Quando tu tem um objetivo vale a pena. Eu tava louco pra comprar o meu terreno, construir a minha casa, do jeito que eu queria. Consegui trocar de carro, fui evoluindo. Hoje eu não preciso me matar... a gente sempre quer mais. Mas não tem*

*necessidade de ficar até as 10 da noite aqui.*

Patrícia (2017) explica como a atividade de mototaxista reflete no orçamento doméstico.

*Eu fui casada, meu esposo era da Brigada Militar. Faz quatro meses que ele faleceu, daí eu fiquei pensionista dele. Até poderia parar (de trabalhar como mototaxista), mas eu gosto. Eu faço o que der, é lucro, ajuda em casa, eu só não quero ficar parada.*

Os mototrabalhadores convivem diariamente com o risco dos acidentes e infortúnios do trânsito. É um assunto que sempre desperta atenção aos indivíduos que trabalham com a moto. O trabalho de campo demonstra uma situação que é absolutamente curiosa e até mesmo engraçada. Quando os mototrabalhadores estão em grupo e são questionados se já sofreram quedas ou acidentes, acontece uma reação em cadeia de movimentos. Mangas de camisetas e jaquetas são empurradas até os cotovelos e barras de calças são dobradas quase que coreograficamente para mostrarem as cicatrizes, pontos, dedos tortos, parafusos e pinos, resultados dos acidentes. Apontam para os locais lesionados e comentam sobre como cada queda ou batida aconteceu.

*Todo mundo se acidenta, ninguém escapa. Entre queda e coisinha assim, devo ter tido 8 ou 9. é que no início quando eu comecei eu era mais estabonado (...) O meu primeiro acidente foi uma coisa estranha: eu entrei na rua, eu me lembro de entrar na rua, e depois eu não me lembro de mais nada! Só me lembro de estar atirado no chão procurando meu celular. Deu um apagão, eu não vi nada. Daí eu bati numa parede, a moto bateu na calçada e eu voei e bati com a cabeça na parede. Esse foi culpa minha porque eu cai sozinho. Ai eu tive um acidente que o cara me fechou. Noutra vez foi culpa minha e do outro condutor porque estava chovendo. Eu vinha muito rápido pra um dia de chuva. Aí inexperiente na época, o cara freou o carro na minha frente e eu acabei freando a moto pra não bater e, a moto deslizou. Foi um pouco culpa minha e um pouco culpa dele! Se eu tivesse devagar eu não tinha caído e se eu tivesse experiência eu não tinha tocado o freio. Mas a maioria dos acidentes que eu tive foi culpa de terceiros (...) A minha mulher no início não gostava muito, até hoje ela não gosta de eu trabalhar de noite. Minha mãe não gosta porque ela acha que é muito risco, mas hoje em dia eles aceitaram. No início foi quando eu tive meus primeiros acidentes eles botaram muito contra, que era pra sair porque isso não era vida! E eu dizia que eu não iria sair porque o que eu ganhava na moto eu não ganhava em*

*nenhum outro lugar. E eu não vou voltar a trabalhar de carteira e ouvir desaforo de patrão pra ganhar um salário mínimo (RODRIGO, 2015).*

Os relatos são inúmeros e as lesões vão de pequenas escoriações, fraturas dos mais variados ossos, implantes, cirurgias e até mesmo óbitos. Em uma conversa com um mototaxista, ele comentou que havia perdido um dos seus filhos em um acidente, enquanto também trabalhava com a moto. Em contrapartida, o mesmo senhor formou o outro filho no ensino superior por conta do seu trabalho com a moto, comprovando o que dizia me mostrando com orgulho a foto da formatura na tela do seu celular.

*No momento que tu saiu pra rua tu engatilha uma arma pra tua cabeça, na minha opinião o serviço da moto é esse tu sai pra rua e engatilha uma arma na tua cabeça é obvio pode disparar como não pode mas eu acho um serviço muito perigoso (RODRIGO, 2015).*

Ângelo comenta sobre as lesões sofridas e minimiza:

*Já caí algum tomo o máximo foi um rompimento de um ligamento do joelho... isso aí não me fez com que eu parasse" - Uma escoriação, torcer alguma perna um pé isso aí é normal isso ai é o mínimo, é mínimo que pode te acontecer isso ai é tranquilo (ÂNGELO, 2015).*

O cidadão comum, que não anda de moto ou não a usa para o trabalho em si, pode se espantar com tanto perigo e riscos envolvidos em uma profissão, mas eles garantem: é um risco calculado. Ainda que os acidentes aconteçam, e eles considerem a profissão perigosa, há a crença de que o mototrabalhador, por conta da experiência que adquire pelas tantas horas pilotando e dividindo o trânsito com os demais veículos, consegue adquirir uma perícia diferenciada, uma habilidade de antever uma situação perigosa em potencial e minimizar as chances do acidente.

*Tu acaba conseguindo prever o acidente com aquele acidente que tu já sofreu... tudo questão de cada dia tu estar aprendendo um pouquinho com o erro dos outros. O carro dobrou ali, então na próxima vez tu já vai conseguir calcular que aquele carro pode cometer o mesmo erro que o outro cometeu. Tu já consegue te precaver pra não sofrer mais acidente (IGOR, 2015).*

Rodrigo pondera sobre a lógica de "quem corre mais, ganha mais":

*No início é mais comum porque tu não tem tanta experiência e aí tu acha que se tu sair correndo feito louco tu vai ganhar o triplo do dinheiro. Depois tu vai vendo que fazendo isso tu vai ganhar 10, 20 pila numa noite ou num dia pra fazer o que tu faz. Aí tu acaba tirando mais o pé do acelerador ganhando um pouco menos mas vendo que vale a pena, porque tu destrói menos a moto, arrisca menos a tua vida. No início não, no início pegava a moto saia feito louco, "dava" com as duas, era sinaleira, não tinha ruim, andando a 80km a 90km no meio do trânsito (RODRIGO, 2015).*

O relato de Leandro faz defesa ao bom trabalhador e a sua visão sobre a segurança sob a moto:

*Eu não faço "tele-morte", eu faço tele-entrega, quero transportar com segurança e chegar com segurança. Eu não quero sair daqui com meia dúzia de taças inteiras e chegar lá com meia dúzia de taças quebradas (LEANDRO, 2016).*

Ainda que o risco de acidentes possa já estar internalizado por alguns mototrabalhadores e minimizados por outros, a informação importante é de que o risco da queda ou colisão está presente seguidamente nos relatos. O esforço que fazem para acreditar na normalidade dos acidentes os torna mais livres para o desempenho da atividade, sem um temor constante ou medo. O enfrentamento cotidiano com os perigos do trânsito e da violência urbana são fatores já computados e levados em conta para os mototrabalhadores, os riscos precisam ser suplantados.

### **5.2.1 Perdeu!**

Além dos riscos referentes ao trânsito que envolvem as quedas e colisões, a violência urbana afeta a vida dos mototrabalhadores. Os motoboys também costumam trabalhar no turno da noite que, em tese, é o período que mais os expõe aos riscos dos roubos. Por trabalharem em motocicletas comuns, identificadas apenas pela placa vermelha (categoria de veículo de transporte de carga e frete) são os que sofrem com o roubo da motocicleta, pela facilidade de revenda ou desmanche. O *modus operandi* dos criminosos é quase sempre o mesmo: solicitam uma entrega para determinado local e abordam o motoboy,

levando a moto, dinheiro, celular e até mesmo o lanche. A moto nunca é recuperada e o indivíduo é obrigado a comprar outra para continuar trabalhando. Por vezes pagam dois financiamentos: um da moto atual de trabalho e o outro referente à moto roubada.

*Nesse tempo, duas motos (roubadas). Já tive arma na cabeça, já tive arma no pescoço. Só tem que levantar as mãos e torcer pro vagabundo não puxar o gatilho e levar, deixar ele contente, dar o que tu tem e torcer pra ele não puxar o gatilho (IGOR, 2015).*

Os mototaxistas, por sua vez, costumam não sofrer com o roubo das motocicletas. As características próprias da moto desses profissionais em Pelotas impossibilitam uma possível receptação criminosa. As motos são pintadas de laranja, adesivadas e numericamente identificadas pelo prefixo que é idêntico ao capacete (também laranja). No entanto, por transportarem passageiros o dia inteiro, nunca sabem se na chegada ao destino da corrida serão assaltados pelo próprio "cliente".

O mototaxista sempre anda com o dinheiro que adquire ao longo do dia, o que é um chamariz para possíveis roubos. Além de desenvolver a perícia específica para evitar os acidentes no trânsito, os mototaxistas elaboram estratégias de prevenção e defesa que visam minimizar o risco de um assalto praticado pelo "cliente". Quando julgam que uma corrida tem como destino um local suspeito ou demasiadamente afastado, cobram um preço acima do normalmente praticado, justamente para o cliente declinar do serviço. Um dos entrevistados que em algumas noites/madrugadas da semana trabalha como mototaxista elaborou um método de proteção: quando ligam para o ponto solicitando uma moto ele primeiramente pergunta o destino da "corrida". Dependendo do local ele não se encaminha prontamente para fazer o transporte. Anota os dados necessários e avisa para o cliente que está saindo do ponto. Na verdade, por conta da desconfiança, ele não irá se deslocar no primeiro telefonema. Caso o cliente volte a ligar, ele cumpre a chamada, caso contrário, por causa do risco, não sai do ponto.

Acidentes, quedas, assaltos e até mesmo "calotes". O cidadão comum, diante dos rumos tomados pelas cidades brasileiras e as condições socioeconômicas de sua população também são afetados em algum momento

de sua vida pela violência ou má sorte que permeiam as situações referidas. Os mototrabalhadores, no entanto, são seguramente mais expostos às mazelas citadas do que a maior parte da sociedade civil. A pergunta que ecoa mentalmente quando ouvimos os relatos das experiências arriscadas vivenciadas pelos mototrabalhadores é: como persistem em uma profissão que eles mesmos julgam ser extremamente arriscada? A pergunta poderia ser respondida em partes: a) o risco calculado; b) necessidade do trabalho e da boa renda obtida; c) conformidade com as condições da profissão; d) cristalização do perigo. Ou, ainda, compreender de forma mais ampla e dimensionada o que eles querem dizer com: "não adianta, tá no sangue o gosto pela coisa".

### 5.3 Dinheiro na mão

A primeira mudança sentida com o novo trabalho diz respeito ao aspecto econômico. É possível que o mototrabalhador consiga perceber logo no primeiro mês como motoboy ou mototaxista um aumento de renda comparado ao período que trabalhava com "carteira assinada". Mais adiante trabalharemos as limitações de uma análise sociológica de profundidade que se restrinja ao economicismo, mas o aumento substancial da renda é um sinal dado com muito entusiasmo pelos trabalhadores em questão, e, ainda que deva ser trabalhado sob certas limitações conceituais, ajuda a compreender como a profissão se estabelece.

A baixa escolaridade desses indivíduos, em tese, seria fator limitador de uma condição favorável de inserção e permanência no mercado de trabalho. O fato de logo no primeiro período dentro de uma profissão que deveria ser temporária conseguirem um retorno financeiro jamais obtido, faz com que revejam o *status* de temporariedade do trabalho. Os tempos de dinheiro "contado" e somente no início de cada mês deu lugar ao que os mototrabalhadores consideram uma vantagem de trabalhar autonomamente com a moto: o dinheiro na mão, todo dia e muito mais do que anteriormente.

*Eu acho que um salário mínimo pagaria minhas contas mais básicas. Eu não sei como é que um ser humano vive com um salário mínimo! Pagaria minhas contas básicas, água, luz, os cartões, tentaria comprar comida. É o básico... Pagar um rancho, tentar, porque não tem condições um salário mínimo... mas se eu me acidentar, melhor ter um salário mínimo do que nada! O*

*cara tem que se manter e é por isso que eu sempre tenho um dinheiro no banco, alguma emergência, alguma coisa, estoura um motor da moto tem que tá sempre meio prevenido assim [...] Eu vou te ser bem sincero, um salário mínimo eu ganho em 3 dias, está me entendendo aonde eu quero chegar? Então imagina trabalhar o mês todo pra ganhar um salário mínimo! Eu não vivo...a gente acaba acostumando (IGOR, 2015).*

Passado o primeiro impacto positivo que o retorno financeiro do trabalho individual proporciona, outros fatores ajudam a incrementar e consolidar as vantagens percebidas pelos mototrabalhadores. Exatamente aqui, a lógica meramente economicista dá lugar aos aspectos subjetivos de satisfação em desempenhar determinado cargo ou função remunerada. A ideia de que a ação humana é voltada unicamente para a maximização dos seus interesses pela perspectiva do dinheiro, não encontra guarida plena entre os trabalhadores motociclistas. A formação do *homo economicus*, pelo menos no caso dos mototrabalhadores em Pelotas, sofre uma metamorfose que os inclina a ver a profissão por outro paradigma. Palavras simbolicamente fortes como liberdade e autonomia ganham peso nas vozes ouvidas. Podemos dizer que o começo do ofício se dá por questões relacionadas ao dinheiro, normalmente a falta dele, mas fica cada vez mais evidente que a permanência na profissão é garantida por questões que sobrepõe o espectro financeiro.

#### 5.4 Além do dinheiro: vento no rosto e sem patrão no pé

O trabalho que exercem os profissionais das motocicletas pode ser considerado um dos escassos casos em que indivíduos pouco escolarizados conseguem obter do seu trabalho significantes que vão além da necessidade do labor pela subsistência e do reconhecimento identitário pelo trabalho. Nós encontramos ali indivíduos que além de enxergarem o seu lugar no mundo pela perspectiva do que fazem, não conseguem sequer se imaginar atuando em outra função. A questão transcende o pertencimento pelo trabalho e adentra na satisfação pessoal em fazer o que realmente gostam e descobriram fazer bem. Cabe, aqui, demonstrar que apesar de se constituírem como motoboys ou mototaxistas por fatores de indisponibilidade de ofertas e opções, foi no gosto pela prática do trabalho que deixar a profissão não é momentaneamente cogitada. Eles não sonharam em ser mototrabalhadores, mas hoje, salvo se

forem ser donos do próprio negócio, não querem deixar de ser.

*Vou estar velhinho em cima da moto se a saúde aguentar...vou ser o motoboy mais velho da cidade. Vou estar com 90 anos fazendo entregas, descer de bengalinha: ó sua entrega tá aqui (IGOR, 2015).*

Para Leandro, a liberdade está diretamente relacionada a não vinculação com chefias ou empregadores diretos.

*Eu não penso em trocar ela por nenhuma outra profissão de carteira assinada. A gente sabe...trabalhar de carteira assinada tu vai ter que cumprir um horário mais fixo, mais rígido, aguentar desaforo de patrão e punhalada de colega “cobra” pelas costas. No nosso emprego, tu fez a tua entrega, recebeu o teu valor...tu vira as costas e vai embora. Num trabalho em ambiente fechado tu tem que cumprir o teu horário, o salário fixo e tu acaba não tendo liberdade. Nessa nossa função a gente ganha mais, tu tens uma liberdade maior pra fazer o teu horário, se tu quiser atender tu pode atender, se tu quiser dispensar tu pode dispensar. Se tu não tiver afim de trabalhar naquele dia, vou passear, ir pescar...tu desliga o celular e deu [...] Tanto é que eu tô fazendo uma base financeira bem boa, guardar tudo o que eu posso pra que futuramente eu possa montar um negócio pra mim, aí sentar e descansar um pouco também [...] Olha, tinha sido me oferecido uma proposta pra montar uma escola de inglês, o pessoal da Topway, só que mudaram algumas regrinhas deles e financeiramente no momento não teria como...mas quem sabe mais adiante eu monto um ponto e fico de dono e administre ou monto um outro serviço, dono de uma lotérica, sei que é um lucro bem bom. Só teria que achar um local ou montar uma franquia de fast food pra mim porque é uma coisa muito certa, muito garantida. Tô batalhando pra fazer o hoje render o amanhã. (LEANDRO, 2016)*

Quando motoboys e mototaxistas eram questionados sobre as razões que os motivavam a continuar trabalhando com as motocicletas, duas indicações chamavam a atenção pelas manifestações e ênfase que davam: a liberdade e a ausência de chefia. A liberdade referida diz respeito a trabalhar pilotando boas horas do dia, ter o controle sobre a jornada diária, transitar pela cidade, poder conversar com as pessoas. Existem também casos mais emblemáticos como o mototaxista que preza a liberdade da profissão pela condição de poder cuidar do seu filho portador de necessidades especiais. Assim, ele trabalha em horários atípicos, que dificilmente outra profissão conseguiria dispor. A liberdade também pode ser entendida como a autonomia sobre como trabalhar e quanto trabalhar.

Não existe nenhuma empresa ou chefia que cobre rendimento do mototrabalhador, sendo ele o único responsável sobre o seu tempo e ganho.

Enquanto nos empregos tradicionais e formalizados a jornada diária de trabalho é de oito horas (com no máximo mais duas extras, sob condições da lei) com o salário desde a contratação já estabelecido, o mototrabalhador acredita que gerenciar o tempo do seu trabalho pode favorecer o rendimento econômico. O exemplo pode ser estabelecido por uma lógica comum seguida pelos trabalhadores das motos: quando eles precisam complementar a renda, atingir determinado objetivo, eles elaboram metas de ganho. Foi o caso de um mototrabalhador que para fazer a festa de 15 (quinze) anos da filha, trabalhou por um período a mais do dia. Outro caso relatado é de outro trabalhador que trabalha de domingo a domingo sem qualquer descanso diário para conseguir comprar um carro para a filha que está na Universidade. Em nenhum outro emprego eles poderiam traçar essas metas e cumpri-las, até mesmo pela força da Lei, mas para os mototrabalhadores, essa liberdade de trabalhar até o corpo aguentar é uma vantagem.

*Quando eu tinha carteira assinada eu não tinha condições de viajar pra lugar nenhum. Hoje em dia eu posso me considerar privilegiado pela profissão que eu tenho e poder viajar e ter umas férias que eu nunca imaginei que pudesse ter (LEANDRO, 2016).*

A ausência da figura do chefe ou do patrão na vida dos mototrabalhadores é outro fator de satisfação.

*Pela remuneração, por não ter um patrão assim que fique no teu pé o dia inteiro, né? Tu é livre, tu trabalha na rua, tu não enjoa do ambiente nem das pessoas. Tu tá um pouco aqui, um pouco ali, um pouco lá, então tu é um pássaro livre e por ganhar por produção tá sempre produzindo e tá sempre ganhando mais. Isso aí é minha profissão, só “troco” por um negócio próprio (ÂNGELO, 2015).*

Rodrigo é veemente ao demonstrar a preferência em trabalhar com a moto. A presença de um patrão e o baixo salário não o coloca no rol de postulantes à formalização de outro emprego.

*No início foi quando eu tive meus primeiros acidentes, eles botaram muito contra, que era pra sair, que isso não era vida. E*

*eu dizia que eu não vou sair porque o que eu ganhava na moto eu não ganhava em nenhum outro lugar. Eu não vou voltar a trabalhar de carteira e ouvir desaforo de patrão pra ganhar um salário mínimo (RODRIGO, 2015).*

A satisfação aferida por Igor vai além da percepção econômica:

*Já aconteceu de ter feriado no sábado, ter feriado segunda, paralisação e o comércio não abrir terça feira. Eu estava louco, eu não sabia o que fazer! Eu estava em casa naquela ansiedade... no final de domingo tu já tá naquela ansiedade pra subir na moto pra trabalhar! É o que tu gosta de fazer. Acho que tudo tu tem que fazer porque gosta... Muitos funcionários que trabalham para empresas grandes e em vários outros lugares, chega domingo de tardezinha, tá vendo Faustão e pensa: Poxa, amanhã é segunda feira, que droga! Cara, sai da profissão porque tu não gosta de fazer aquilo (IGOR, 2015).*

Ainda que o dono do ponto ou da lancheria/pizzaria exerça uma função que direciona o trabalho, há a ideia de que é meramente uma condição colaborativa do outro. O trabalho e o ritmo são ditados por quem pilota a moto e ninguém mais. A cobrança pela pressa existe, mas cada vez mais parece existir a noção de que correr tanto como corriam no início da profissão não resulta em vantagens significativas ao final do dia.

Questionados se deixariam a profissão para uma possível inserção no mercado formal de trabalho, a resposta era sempre negativa. São conscientes de suas limitações de formação e escolarização e entendem que jamais conseguiriam ganhar o que ganham e ter a liberdade que julgam ter. Deixar de ser mototrabalhador só é uma possibilidade se for no intuito de ser "chefe de si", montar o seu negócio. Assim os trabalhadores procuram equalizar receitas e despesas para tentar poupar dinheiro para o futuro, em alguns casos, para abrir sua pequena empresa. A prospecção é, portanto, um fator diferencial na vida dos mototrabalhadores quando comparados à ralé e até mesmo outras categorias de batalhadores. O futuro passa a ser vislumbrado, planejado. As expectativas vão além dos sonhos distantes anteriormente vividos.

## 6. A ralé e os batalhadores: hierarquização do trabalho

A condição econômica de significativa parcela da população brasileira, especialmente pós governo Lula (2003-2011), reconfigurou-se sob uma nova égide voltada para a consolidação de uma renda mínima em favor dos mais carentes e até então esquecidos pelo Estado. Os programas sociais implementados não só fizeram sentido pela perspectiva dos direitos fundamentais como de certa forma injetou dinheiro na economia favorecendo certo dinamismo de diversas atividades locais. O que Souza (2009) entende por "ralé" encontra semelhança nos trabalhadores que são dependentes de pequenas e pouco diversificadas atividades. É uma porção de indivíduos marcados pelo forte fator da informalidade, atuando nas "franjas" do mercado, sem qualquer poder de investimento, fazendo o seu dinheiro pelo simples cálculo de um ganho mínimo sobre o trabalho. Vale, no intuito de melhor compreender o termo usado por Souza, a própria explicação do autor sobre o conceito:

(...) ralé estrutural, não para "ofender" essas pessoas já tão sofridas e humilhadas, mas para chamar a atenção, provocativamente, para nosso maior conflito social e político, "consentido por toda a sociedade", de toda uma classe de indivíduos "precarizados", que se reproduz há gerações enquanto tal (SOUZA, 2009, p. 21) .

A referida ralé, pouco escolarizada, incapaz de competir até mesmo nos cargos mais baixos e cada vez menos existentes em lojas, empresas e firmas, é oriunda de família costumeiramente monoparental e nada estruturada sob os moldes do que "julgamos" minimamente adequado, figurando nos trabalhos que exigem pouco, ou quase nenhum capital (de qualquer tipo que seja). Não há na ralé estrutural espaço para escolher uma profissão. Na verdade, a (in)disponibilidade de escolha é designada pela limitação de cada família, por cada laço comunitário e de confiança construídos. Assim, o "trabalho duro" passa a ser o caminho "do bem" contra a fuga transviada para atividades ilegais ou criminosas. Escolher como e onde trabalhar não é uma prerrogativa da ralé, senão a obrigatoriedade de executar o trabalho por hora disponível e de acordo com a capacidade de cada um. O plano é tentar levar a vida dia após dia, sem um projeto de futuro ou sonhos de prospecção. O que vale é o "hoje", e é por ele

que a ralé trabalha.

O trabalho da "ralé" é marcado não só pela limitação dos seus exíguos capitais, mas pela própria incorporação de um discurso que pouco se coaduna com a realidade social vivenciada por seus indivíduos. É frequente a noção apontada por Souza (2009) em sua obra que, faz parte da argumentação dos integrantes da "ralé" o imaginário e a ideia de que o fracasso financeiro e as dificuldades de suas vidas são exclusivamente frutos da incapacidade de conseguir estudar e ser um profissional respeitável.

A crença fundamental no economicismo é a percepção da sociedade como sendo composta por um conjunto de *homo economicus*, ou seja, agentes racionais que calculam suas chances relativas na luta social por recursos escassos, com as mesmas disposições de comportamento e as mesmas capacidades de disciplina, autocontrole e autorresponsabilidade. Nessa visão distorcida do mundo, o marginalizado social é percebido como se fosse alguém com as mesmas capacidades e disposições de comportamento do indivíduo da classe média (SOUZA, 2009, p. 17).

A vida de dificuldades e as limitações de todos os tipos caem na conta do mérito inalcançado, no fracasso pessoal, na incompetência de ser uma pessoa "melhor". Sobre esta construção de percepção, Souza (2009) faz interessantes apontamentos sobre a falta das heranças imateriais nas vidas dos trabalhadores humildes, os exemplos simbólicos e culturais que a família não pôde transmitir ou a própria chance de não precisar dividir o tempo entre trabalho e estudo.

Os valores sociais comungados por esta gente são sensivelmente calcados no mérito individual, no esforço do trabalho pesado e na transposição de adversidades que estão postas desde suas primeiras experiências como trabalhadores, normalmente muito jovens. A ralé nasce para perder, com o caminho traçado para a periferia do social, invisível e imprestável. Os capitais *bourdieusianos* (2007) jamais incorporados ou obtidos com significativa relevância pela "ralé" brasileira ao longo dos anos impediram que seus indivíduos pudessem gozar sequer de expectativa de crescimento. Os capitais não estão dispostos nos *habitus*<sup>20</sup> da ralé em níveis que possam fazer com que

---

<sup>20</sup> Segundo Bourdieu (2007, p.191), *habitus* é "sistema de disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas e estruturantes, constituem o princípio gerador e

seus indivíduos galguem posições na estratificação social.

Uma diferença fundamental entre o DNA individual e coletivo é que o segundo, diferentemente do primeiro, é "construído" historicamente. Em outras palavras, ele é "contingente", ou seja, existe um elemento importante de arbitrariedade na medida em que ele poderia ser construído de outro modo" Entender por que ele foi construído dessa maneira e não de outra qualquer significa se apropriar da própria memória, lembrar o "esquecido", e compreender em última instância, "quem somos" por que nos tornamos "quem nós somos, e de que modo isso determina, sem que saibamos, toda a nossa vida social e política atual e futura". [...] Não é a renda que define o pertencimento a uma classe, como pensa o senso comum e as concepções "científicas" baseadas nos preconceitos do senso comum. Ao contrário, a renda é mero efeito de fatores não-econômicos - ainda que condicionados por uma condição socioeconômica particular – aprendidos em tenra idade. O que é sempre escondido e nunca percebido nessa questão é o fato de que as classes sociais se produzem e se reproduzem, antes de tudo, "afetivamente" por herança familiar (SOUZA, 2009, p. 32; 404).

Enquanto a tradicional classe média brasileira almejava a formação dos seus filhos no ensino superior, a conquista da "casa própria", o carro do "ano", viagens nas férias, a "ralé" normalmente era fadada a uma vida de muita transpiração, luta pela dignidade, e a tarefa de tentar incutir em seus filhos o "ethos" do trabalho valoroso como afastamento das mazelas da criminalidade e prostituição. Com o desenvolvimento econômico baseado no crédito facilitado e com as políticas sociais gestadas especialmente pelo Governo Lula, houve uma condição favorável ao crescimento do que Jesse Souza aventa ser a condição dos novos batalhadores, uma zona de transição interclasses. A possibilidade de constituir uma nova condição financeira, mais favorável, em especial quando comparada aos seus antigos pares, tornou recorrente a dúvida se estaria sendo concebida uma nova classe média brasileira.

Dois ex-presidentes do IPEA, Márcio Pochmann e Jessé Souza, acreditam que não. Pochmann consegue expor, por meio dos seus dados que, o mero acesso ao crédito e consumo não configuram um pertencimento e uma nova inserção dos novos beneficiados à classe média. Assim, a "nova estrutura social" apregoada sem maiores responsabilidades por outros economistas e

---

unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes".

políticos encontra respaldo muito mais efetivo no nível da ideologia do que pela razoabilidade de análise entre as classes. Pochmann se debruça sobre o tema especialmente pela ideia de que a "nova classe média" surge como um "mito", uma construção de conceito que encontrava guarida em uma simplificação da estratificação social, quando, no entanto, poderia ser explicável pelo rumo neodesenvolvimentista aderido pelo Brasil nos últimos quinze anos.

Souza (2012) consegue ir além da análise de Pochmann sobre a noção concebida de "nova classe média", especialmente pela empiria obtida, levando em conta as percepções dos trabalhadores, avançando sobre o debate.

É por conta disso que a preocupação meramente econômica com o tema da desigualdade – perspectiva quase que absolutamente dominante no Brasil, seja no debate acadêmico, seja no debate público -, que imagina "adaptações automáticas" à racionalidade e aos estímulos econômicos, é tão ingênuo quanto fadada ao fracasso. Um perfeito exemplo da "ingenuidade economicista" - que não é privilégio de economistas, mas de boa parte dos cientistas sociais, da imprensa e dos políticos - é quando percebemos o quanto a capacidade de "calcular" e "prever" os dois pilares do "comportamento econômico racional" é construída diferencialmente por classes; são produtos do pertencimento a classes sociais específicas (SOUZA, 2009, p. 414.)

O trabalho de Pochmann, inclusive, é severamente questionado por Souza, por conta de uma possível fuga ao que de mais crucial deveria ser abordado: a formação dos novos trabalhadores sob a perspectiva da constituição ou ausência de capitais além do econômico. No entanto, Souza parece não se atentar à proposta do economista Pochmann, que realmente reflete melhor sobre a constituição da sociedade do trabalho e do desenvolvimento da nação pela égide do trabalho e da produção, do que em análises mais críticas sobre a formação cultural dispensada ao trabalho. Pochmann consegue, aliás, estabelecer fortes alicerces para conseguirmos um melhor diálogo com os novos conceitos provocativos de Souza. A constituição da ralé e o surgimento dos batalhadores elencados por Souza também podem ser explicados pela análise de Pochmann, evidentemente voltada ao viés da produção nacional.

## 6.1 Mototrabalhadore: categoria emergente

Os mototrabalhadore de Pelotas parecem se situar em uma frágil posição de trânsito entre a "ralé" e a classe média tradicional. Os batalhadore, trabalhadore que por conta do trabalho árduo e rígido conseguem de alguma forma se diferenciar da ralé estrutural.

Quem é essa nova classe de emergente? São, pelo menos, 30 milhões de brasileiro que adentraram o mercado de consumo por esforço próprio, os quais são o melhor exemplo da nova "autoconfiança" brasileiro dentro e fora do Brasil. Mas não apenas isso. Eles seriam uma nova classe média, que está transformando o Brasil no país moderno e de "primeiro mundo" que foi e é o maior sonho coletivo de seu povo desde a independência política em 1822 (SOUZA, 2012, p. 20).

Os novo batalhadore, no caso em tela, mototrabalhadore, já percebem economicamente sua distinção entre seu vizinho, amigo e família. "O trabalhador, ao contrário da "ralé" e de todo o setore desclassificado e marginalizado, é reconhecido como membro útil à sociedade e pode criar uma narrativa de sucesso relativo para sua própria trajetória pessoal". (SOUZA, 2012, p. 52). O dinheiro ganho no final de cada mês é muito superior ao salário recebido pelas outro pessoa que compõe seu vínculo social. Por conta da nova renda com o trabalho sobre a moto, novo possibilidade se vislumbram em suas vida. O mototrabalhador em Pelotas pode comer melhor, ter crediário em algumas loja, usar o celular de última geração.

*Uma comparação que tu já vai ver toda realidade: quando eu trabalhava em obra, segunda, terça, quarta, quinta, e sexta, era batata com guisado, massa com guisado, arroz com guisado, era tudo com guisado. Eu trabalhei a primeira semana em cima da moto e já começou a ter bife, carnezinha assada. Tu acaba conseguindo viver melhor porque tu sabe que tu tá ganhando melhor e aquilo ali não para! Tu sempre tá ganhando melhor, sempre tá ganhando bem... Eu pesava 69 quilos e agora eu tô com 115! Será que é bom motoboy ou não? A gente vive bem e come muito bem" ... Bom eu construí minha casa, mobiliei, tenho um carro, não é do ano, mas é um 2008 completo, bom! Tenho uma moto muito boa e consigo fazer compra porque eu sei que eu vou ter pra pagar. É uma segurança enorme (IGOR, 2015).*

Leandro comenta sobre a moto que usa para passeio no final de semana. Uma motocicleta de preço elevado, comprada com sua renda de motoboy.

*35/40 mil reais. Mas tô pagando o consórcio dela ainda, era um sonho. Agora eu já tô almejando outro sonho. Vou vender ela e comprar um CBR600ZE que é aquela carenada da Honda. É uma adrenalina muito grande estar sobre duas rodas (LEANDRO, 2016).*

A ralé em menor escala também pode uma vez ou outra batalhar por algum bem de consumo, mas não são acessíveis e tão planejados como são para os mototrabalhadores. Enquanto o trabalhador da ralé precisa esperar que sobre o dinheiro em algum mês ou que o crédito esteja em dia, o mototrabalhador consegue em um ou dois dias de trabalho “forte” ter o suficiente para o consumo desejado.

As prospecções dos mototrabalhadores demonstram interessante inclinações que, encaradas unicamente pelo economicismo, estariam dispostas no rol de planejamento da tradicional classe média. Viagens no verão para Santa Catarina, festas de 15 (quinze) anos das filhas, carros, são exemplos colhidos nas entrevistas que dão indícios de que os mototrabalhadores tendem a se afastar da ralé, inclusive pela incorporação ou tentativas de constituir um novo *habitus*. Os mototrabalhadores formam um grupo que por localizarem-se em uma zona de transição de classes, tendem a reproduzir costumes e valores que se confundem entre si, hora agindo propriamente como ralé/batalhadores, hora emulando o *habitus* da classe média tradicional, a meio caminho entre a prisão na necessidade cotidiana que caracteriza a "ralé" e sua condução de vida literalmente sem futuro, e o privilégio de "poder esperar e se preparar para o futuro", que caracteriza as classes média e alta, temos a condução de vida típica dos batalhadores" (SOUZA, 2012, p. 52).

Assim a separação em relação à "ralé", como fronteira para baixo, se consubstancia má internalização e incorporação - tornar-se "corpo", automático - das disposições nada óbvias do mundo do trabalho moderno: disciplina, autocontrole e o comportamento e pensamento prospectivo...A relação com o tempo, que chamamos acima de "pensamento prospectivo", é muito importante e pedagógica. A capacidade de planejar a vida e de pensar o futuro como mais importante que o presente é privilégio das classes em que o agulhão da necessidade de sobrevivência nas as vincula à prisão do presente sempre atualizado como necessidade premente. A "ralé" é refém do "presente eterno", do incerto pão de cada dia, e dos problemas que não podem ser adiados. As classes privilegiadas pelo

acesso à capital econômico e cultural em proporções significativas "dominam o tempo", porque estão além do aguilhão e da prisão da necessidade cotidiana. O futuro é privilégio dessas classes, e não um recurso universal". (SOUZA, 2012, p. 52)

O simples fato de ganharem dinheiro como a classe média ou até mais, não coloca os mototrabalhadores nas mesmas condições sócio históricas de famílias tradicionalmente estruturadas pela conjuntura e enraizamento dos capitais social e cultural. "O que não é percebido pela generalização do *homo economicus* flexível e racional das classes médias para toda a sociedade é que as pessoas nascem dentro de um contexto familiar e social muito concreto e particular". (SOUZA, 2009, p. 405) A estratificação social, sob uma perspectiva minimamente moderna, não pode ser apreendida unicamente pela concepção econômica e financeira. Pecam, por incrível que possa parecer, pela mesma distorção, marxistas tradicionais e liberais. Ainda que o viés marxista se dê pelos fatores da produção e o liberal tangencie-se pela acumulação do capital, ambas correntes se limitam à noção meramente economicista, que não dá vazão à sociologia crítica necessária ao contexto explanado.

O que faz uma classe social ser uma classe, ou seja, o que faz um certo universo de indivíduos agirem de modo semelhante não é, portanto, a renda, mas a sua construção afetiva e pré-reflexiva montada por uma "segunda natureza" comum que tende a fazer com que toda uma percepção do mundo seja quase que "magicamente" compartilhada sem qualquer intervenção de "intenções" e "escolhas conscientes". (SOUZA, 2009, p. 407)

Ainda, reflete sobre a incapacidade da análise meramente economicista.

Aqui não se trata de renda, já que efetivamente pode-se ter uma renda relativamente alta e uma condução de vida típica das classes populares. Associar classe à renda é "falar" de classes esquecendo-se de todo o processo de transmissão afetiva e emocional de valores, processo invisível, visto que se dá na socialização familiar, que constrói indivíduos com capacidades muito distintas..." (SOUZA, 2012, p. 47)

Os mototrabalhadores em Pelotas demonstram ser uma categoria de trabalhadores que, embora marcados pela distinção entre motoboys e mototaxistas, expressam uma relação diferente com a sua atividade em relação

a outros grupos de trabalhadores que carregam as mesmas marcas da não qualificação profissional e baixa escolaridade. Enquanto a ralé e outros batalhadores lutam insistentemente para a subsistência e uma melhor condição econômica, trabalhando na informalidade absoluta, precariamente ou pessimamente remunerados, sem satisfação e retorno qualitativo de renda execrável, os mototrabalhadores conseguem destacar-se pela conquista do binômio: renda e satisfação. É uma condição muito diferente da vivenciada pelo grande número de pessoas com as quais eles se relacionam, no grupo familiar, vizinhos, amigos.

Todos os fatores de risco e jornadas de trabalho extenuantes são colocados em segundo plano pelos mototrabalhadores, especialmente por serem conhecedores do que o mercado de trabalho oferece (ou não) aos pouco escolarizados. As próprias experiências anteriores endossam o desejo e as vantagens do trabalho com a moto, sendo, para os trabalhadores, a única possibilidade efetivamente disposta para uma vida mais tranquila economicamente. Fica evidente que para os mototrabalhadores, trabalhar menos para ganhar menos fazendo algo "entediante" não faz parte do planejamento futuro que agora eles conseguem ter.

## 6.2 Diferentes olhares: identidade, estigma e percepção

Qual a sua profissão? Uma pergunta simples e direta, mas com respostas complexas, justificadas com muitos exemplos lembrados, contados com detalhes. Essa era uma pergunta que integrava o roteiro guia que servia como orientação sobre o desenvolvimento das entrevistas realizadas com os mototrabalhadores.

O trabalho ainda é fio condutor no processo de formação da identidade das pessoas e a forma como somos percebidos e reconhecidos no exercício de determinada função ainda nos distingue muito socialmente. O nosso passado e a trajetória pessoal são importantes pistas para entendermos muitas consequências que se expressam no decorrer da vida. A família que nos criou, o local onde crescemos, as referências humanas que observamos, as instituições que estiveram presentes (ou não) durante o processo de socialização, são todos exemplos de como as condições sociais que nos

circundam podem nos tornar diferentes, distintos. (SOUZA, 2009; 2012)

É justamente por conta do processo de heterogeneização da classe trabalhadora que a identidade pelo trabalho pode se manifestar com significativa força no caso concreto que ora apresentamos (ANTUNES, 2015). Enquanto as atividades laborais são cada vez mais diversificadas e fragmentadas, inviabilizando as vantagens da aglutinação de possíveis interesses comuns entre os trabalhadores, os mototrabalhadore encontram no desempenho da sua atividade profissional o ponto em comum que os identifica.

Na contramão da fragmentação, especialmente entre os trabalhadores que desempenham atividades classificadas como precárias, o mototrabalhador se assume como tal e justifica pela sua profissão o seu lugar no quadro social. A fluidez identitária proposta por Hall (2015), em certa medida, dá vazão para o contínuo processo de adequações que se articulam em torno daquilo que somos ou imaginamos ser. O que não impede que os mototrabalhadore consigam, ainda que também marcados pelo incessante bombardeio de novas provocações sobre a dúvida de quem somos, estabelecer um forte elo por conta daquilo que fazem para ganhar a vida.

O próprio questionamento de Sennet (2001) pode ser repensado e em certo aspecto respondido pela situação dos mototrabalhadore em Pelotas. Como pode um ser humano desenvolver uma narrativa de identidade e história de vida numa sociedade composta de episódios e fragmentos? Ora, uma das possíveis respostas para a possibilidade de uma consolidação identitária entre os mototrabalhadore é o fato, ainda que incomum, de permanecerem por significativos períodos exercendo o mesmo trabalho. Embora cada trabalhador seja detentor de uma história de vida, com narrativas particulares, a forma como trabalham e como pensam a profissão, os colocam em uma condição de percepção de alinhamento comum sobre a ideia de integração pelo trabalho. Ser motoboy ou mototaxista é uma realidade que não se desfaz no curto prazo, pelos mais diversos fatores, positivos ou não.

A longevidade no trabalho consolida premissas de vínculos identitários, ainda que falemos de trabalhos autônomos, que poderiam ser facilmente e de forma equivocada classificados como solitários ou de natureza individualista.

Não podemos esquecer que normalmente ao final de uma corrida há o retorno para os pontos, ambiente caracterizado pela descontração e por momentos de integração entre os mototrabalhadores. Fixados no mesmo local de trabalho, convivendo diariamente, cumprindo praticamente as mesmas tarefas e funções, é muito provável que a sociabilidade entre os trabalhadores se transforma em uma manifestação identitária, de pertencimento.

Os mototrabalhadores entrevistados compartilharam trajetórias de dificuldades materiais ou ausências durante a infância e juventude. A iniciação no trabalho era costumeiramente uma necessidade para o complemento da renda familiar. E quando falamos de pessoas humildes podemos pensar que dificilmente os bons trabalhos e empregos estão destinados a essa gente, ainda mais as primeiras experiências de pessoas muito jovens e sem formação qualificada.

O primeiro dinheiro recebido é fruto dos pequenos trabalhos informais, os "bicos", e vai diretamente para ajudar no orçamento. A benvinda composição financeira decorrente dos pequenos trabalhos é tão valorosa que a procura por novas "oportunidades" se acirra. Surge uma chance em uma obra, no mercado do bairro, uma "coisinha" aqui e ali. O trabalho começa a fazer parte da vida dessas pessoas desde cedo, permeado pela informalidade e com um resultado também comum: a evasão escolar. Assim, a chance de uma trajetória de qualificação praticamente se esvai, deixando espaço apenas para o trabalho que surgir.

Seguindo a lógica até aqui construída, as oportunidades que aparecem não estão categorizadas pelo binômio de bom trabalho e boa remuneração. A informalidade se mantém, com raras exceções de empregos formais temporários e de baixa valorização. Essas pessoas crescem e não desenvolvem nenhum vínculo identitário ou de reconhecimento pelo trabalho, porque são vários trabalhos, esporádicos e incertos, são cumpridores de tarefas e remunerados à conta gotas. É um traço marcante deste tipo de informalidade, não conseguir se enquadrar em nenhum grupo ou categoria de trabalhadores.

O início na atividade do mototrabalho, por sua vez, transforma essa realidade. Os laços gerados pelo trabalho nas ruas e nos pontos, o jeito de

trabalhar, além das motos e os capacetes simbolicamente dão a oportunidade para esses indivíduos responderem o que fazem para ganhar a vida. Eu sou motoboy/mototaxista!

O aumento da renda não implica necessariamente em um novo pertencimento de classe, ascensão na estratificação social. O fato dos mototrabalhadoresem ganharem mais dinheiro do que jamais perceberam nos empregos anteriores não os coloca em um processo distintivo em relação às pessoas que normalmente circundam o seu núcleo familiar e de amizades. Ainda que o rendimento pelo seu trabalho determine uma fissura na fragilidade econômica quase natural aos trabalhadores não qualificados, não há indícios de manifestações ou incorporações mais drásticas de outros capitais que não o econômico. Esse é um bom indício que diferencia os novos batalhadores da classe média, estabelecida historicamente pela incorporação desde o "berço" de estímulos e exemplos que privilegiam outras formas de capitais.

Enquanto a classe média, em inúmeros exemplos possíveis em Pelotas, possa ter um retorno financeiro menor das atividades e dos seus respectivos trabalhos, a forma de empregar o dinheiro ganho é muito diferente à dos mototrabalhadoresem. A classe média brasileira, por exemplo, gosta bastante de poder contratar o seu plano de saúde privado. A escola particular dos filhos, o investimento em cursos de línguas, atividades desportivas, também são formas de distinção, mas com o intuito que vai além de um desejo de consumidor, é a possibilidade de poder "comprar o tempo" para os seus filhos, deixando-os livre para a assimilação do aparato social e cultural que é oferecido. O simples fato dos filhos da classe média não precisarem dividir vida escolar e trabalho, já é uma forma de privilégio que delimita pontos interclasses. O caso dos mototrabalhadoresem parece ser um rompimento parcial desse privilégio, especialmente com a possibilidade de investimento nos filhos. Os trabalhadores, conscientes da vida dura que levam para a manutenção da nova renda, almejam para seus filhos uma trajetória de maior conforto e condições de escolhas. Nessa lógica, os mototrabalhadoresem seguem simbolizando o trabalhador "corporal", mas com ambições diferentes para seus descendentes.

Ainda que o novo poder da renda possa "comprar" o tempo para seus

filhos poderem apenas estudar, o novo privilégio cessa exatamente nesse ponto. Não há o hábito entre os mototrabalhadores de assimilação de novos paradigmas que não o do ensino tradicional até o sonho da universidade para os filhos. A classe média investe importante capital econômico nas atividades extracurriculares por entenderem que a formação dos seus filhos vai além dos muros das escolas. Ademais, enquanto a classe média costuma frequentar e gastar com locais destinados à cultura como teatros, shows, cinemas, exposições, e em até certo grau em gastronomia, os batalhadores, representados aqui pelos mototrabalhadores, não estão atentos e tampouco entusiasmam-se por estes programas. É preciso reiterar e afastar a análise sociológica equivocada calcada no economicismo: o simples crescimento de renda não é diretamente relacionado à incorporação de novos *habitus*, que são gestados pela historicidade das ações, construindo socialmente gostos e preferências de classes.

A estigmatização da profissão dos motoboys e mototaxistas é um indício de como o restante da sociedade enxerga e percebe os mototrabalhadores na vida compartilhada. O quanto eles ganham por mês não parece importar para adquirirem um respeito ou *status* maior entre as outras classes, até mesmo entre outros novos batalhadores, que não conseguem dimensionar como a vida do mototrabalhador pode ser parecida com a sua. A ideia de que motoboys e mototaxistas pertençam à ralé estrutural, pelo menos em Pelotas, parece ser um equívoco, erro de percepção do que é sinalizado pelos trabalhadores da moto.

*O que a gente ganha tem muito cara formado que não ganha, não têm a casa que a gente tem, nem o carro...Eu sofria muito preconceito com isso no ramo de tele-entrega. Chegar no endereço da pessoa, tu dá boa noite pro cara e o cara nem aí. E eu ali sabendo que o cara é dez vezes menos que eu... Deus que me perdoe, nada contra, mas mora num "parzinho" de governo Dilma, e te menosprezar (RICARDO. 2016).*

Mais equivocados que os outros batalhadores que subjagam motoboys e mototaxistas pelo desconhecimento de suas novas condições econômicas, parecem estar os estabelecimentos comerciais da cidade, que nem mesmo a lógica economicista conseguem assimilar. Não são raros os relatos entre os mototrabalhadores de que enfrentam resistência para serem atendidos pelos

vendedores em lojas dos mais diversos ramos e atividades. Os mototaxistas, por exemplo, são proibidos de entrarem no shopping da cidade, até mesmo para o desembarque dos clientes. Não passam pela cancela do estacionamento, sendo impedidos de fazer o que, por exemplo, os táxis fazem: deixarem os clientes na porta de entrada do shopping. Parece ser além de uma situação de estigmatização do trabalho, um equívoco pela lógica do próprio capitalismo e do mercado, tão apregoados e exaltados ultimamente.

Os mototrabalhadorez fazem parte de uma porção da população que adquiriu um poder de compra acentuado nos últimos anos e estão propensos ao consumo ofertado nas lojas dos centros comerciais. Ainda que seja uma estratégia para "afastar" uma possível parcela mais pobre da população, é do mesmo jeito uma forma equivocada de perceber que o próprio mototrabalhador e os seus clientes são dotados de potencial de consumo tanto quanto os usuários de transporte coletivo que se amontoam nas paradas de ônibus em frente ao shopping.

O estigma da profissão dos mototrabalhadorez diz respeito ao próprio preconceito de classe existente em nossa sociedade brasileira. A submissão das classes baixas são aspectos estruturais (estruturantes) resultantes do exercício de um poderio que se manifesta sobre os hipossuficientes, desde a tenra idade escolar até os dias de trabalho adulto do que classificamos neste trabalho ser a ralé transformada em classe batalhadora. O caso dos mototrabalhadorez torna-se peculiar pela forma que os próprios motoboys e mototaxistas lidam com o preconceito que sofrem, o sentimento de invisibilidade que sentem, ainda que tenham alcançado um novo patamar de renda. O economicismo novamente não ajuda na interpretação sociológica da condição de trabalhadores pouco valorizados, discriminados, marginalizados.

O trabalhador precário normalmente é caracterizado por sua fácil substituição no mercado de trabalho, pois não há a imprescindibilidade do sujeito em si, apenas a realização do trabalho socialmente desejado e útil. O que fica em evidência é a utilidade da prestação do serviço, pouco importando quem o executa. Os mototrabalhadorez acreditam que a fidelização dos clientes pelo "serviço diferenciado" (rapidez, responsabilidade e boas maneiras) ou pela

aparência (higiene, boas roupas, corte de cabelo e barba) são aliados na construção do imaginário de que cumprem uma função de distinção aos olhos dos clientes. Ainda que os contratantes dos serviços dos mototrabalhadores possam levar em consideração os aspectos distintivos mencionados, parece ser apenas uma relação de adequação meramente circunstancial.

É uma condição que importa muito mais ao serviço prestado do que uma relação personalíssima de prestação do serviço. Que diferença parece existir para uma empresa se o motoboy, que não faz parte do seu quadro fixo de funcionários, realiza o serviço bancário combinado sabe se portar adequadamente ou se está devidamente barbeado? Ou a pessoa que combina uma corrida de mototáxi avalia a qualidade das vestimentas do mototaxista? Ainda que possa ser mais agradável usufruir de um serviço de um trabalhador que age dentro de um padrão minimamente esperado, o que mais parece importar é o serviço: entregou no tempo, fez a transação corretamente, dirigiu com prudência, cobrou de acordo com o combinado? São essas as questões que mais parecem ser estratégicas para os mototrabalhadores. Caso contrário, são facilmente substituídos por outro que consiga fazer as tarefas necessárias.

O estigma e o preconceito que os mototrabalhadores dizem sentir podem ser entendidos, também, como a desvalorização das suas atividades, independentemente de quem entrega ou pilota a moto. Ainda que não sejam considerados "pragas urbanas" como são os motoboys nas cidades grandes, os mototrabalhadores em Pelotas alegam que há uma má vontade das outras pessoas no trânsito, o que sinaliza um princípio de conflito. O jeito agressivo que dirigem as motos no meio do "corredor" entre os carros, ultrapassagens proibidas pela direita, além das infrações que cometem para encurtar uma corrida, por exemplo, os transformam em alvos da insatisfação dos motoristas de outros veículos. Como resposta às insinuações de má conduta no trânsito, os motoboys se defendem dizendo que o mesmo indivíduo que briga e xinga é o mesmo que quer o seu lanche ou sua pizza "quentinha" de noite. Entre os mototaxistas a agilidade requerida para chegar aos endereços solicitados não é lembrada quando as pessoas não estão utilizando o serviço.

O comportamento no trânsito aos olhos dos mototrabalhadores é

marcado pela ambivalência entre a necessidade do serviço e a aceitação do seu comportamento e o conflito quando não há interesse nos serviços prestados. Ainda que o egoísmo e individualismo dos tempos modernos não estejam unicamente dispostos nas relações de trabalho, a soma do fator "trânsito" parece agravar e acirrar os antagonismos de interesses no caso dos mototrabalhadores.

O conceito de estigma social desenvolvido por Goffman (1993) pode ser abordado nessa pesquisa sob algumas perspectivas e diferenciações. Historicamente, o estigma era uma característica que marcava a pele, o corpo, denunciava o diferente fenotipicamente. Era uma espécie de pista que designava corporalmente o indivíduo por conduta ou condição anterior que merecesse publicização. (MELO, 2000) Para Goffman (1993, p. 11), "la sociedad establece los medios para caracterizar a las personas y el complemento de atributos, que se perciben como corrientes y naturales a los miembros de cada una de esas categorías".

A percepção do estigmatizado, com a complexificação da sociedade, passou a abarcar sinais que vão além das características corporais propriamente ditas. Determinada ação, atitude, função, trabalho e inúmeras outras escolhas passaram, também pelo processo de valoração estigmatizante, na deterioração da identidade por processos de diferenciação variados. O estigma passa por uma dimensão que avalia e desacredita indivíduos e grupos, impõe limites pela diferença, reprimindo ou afastando o indesejado. No caso concreto, o da nossa pesquisa, a estigmatização pela profissão e função se dá em diferentes termos e consequências. Aqui, o olhar sobre o outro, motoboys, mototaxistas e o restante da sociedade, atribui juízo de valor, o que de certa forma, exprime reações distintas.

Como fora dito, trabalhamos com duas categorias de mototrabalhadores, motoboys e mototaxistas. As informações colhidas nas entrevistas demonstram que existe entre os dois grupos percepções diferentes sobre a atuação e perfil dos trabalhadores. Distinguem-se, especialmente pelo comportamento e modo de direção sobre as motocicletas, ao menos no nível retórico dos entrevistados, especialmente os mototaxistas.

Vale salientar, por exemplo, entrevista realizada com servidor público

municipal da Secretaria de Transporte e Trânsito da cidade de Pelotas, responsável direto da administração pública para responder sobre qualquer questão referente aos mototaxistas. Em resposta à pergunta sobre o perfil geral dos mototaxistas credenciados na última chamada para liberação de alvarás de regularização, o servidor afirmou que existe uma diferença visível entre mototaxistas e motoboys. Ele evidenciou que os mototaxistas são responsáveis, enquanto os motoboys (nesse momento quando contrapunha o perfil dos trabalhadores o servidor da SSTT fez uma "careta" quando fez referência aos os motoboys. Assim, surge um dos primeiros pontos que precisamos desenvolver: processos de estigmatização da profissão entre mototrabalhadores.

*O perfil do motoboy é do pessoal mais jovem, da gurizada que gosta de dar empinada na roda, dar cortada de giro, fazer mais barulho. O mototaxista gente já vê pessoas de mais idade talvez porque o pique deles não seja tão grande quanto o nosso. Como a gente tem uma demanda muito grande e muitas entregas a gente monta a rota e coloca dentro do baú pra transportar. O mototaxista já fica mais parado, bem mais calma, a coisa mais parada. A gente até vê um ou outro mais velho como motoboy mas não é tanto. 80% dos motoboys são bem mais jovens. No ramo do mototáxi são 80% mais velhos (LEANDRO, 2016).*

Mototaxistas afirmam que existe um perfil específico do motoboy: jovens, normalmente inconsequentes, despreocupados com as infrações e comportamentos inadequados que possam vir a fazer no trânsito e no trato com os indivíduos em geral. Há, portanto, na figura do motoboy, uma vinculação direta entre juventude e inconsequência.

*São doidinhos, como vou dizer? Porra louca, sabe? Tiram roda do chão e tudo.. (PATRÍCIA, 2017).*

Ricardo (2016), que há 24 anos trabalha com entregas, é taxativo sobre alguns aspectos:

*O jovem de hoje pega a motinho ali em 60 vezes, não paga, e sai levantando roda e entregar. Mas também tem gente boa na entrega, não são todos que são moleques e pegam a moto pra "dalhe" pau e destruir, correndo o risco de atropelar alguém ou se ferir. Mas tem gente boa, os que estão muito tempo nos locais, que se estabelecem...Se tu passa mais de 10 anos no mesmo lugar é porque tu é bom, se tu não for correto ou não gostar. (...) Se tivesse essa fiscalização quem tem nos mototaxistas talvez não tivesse esse bando de moleque em cima*

*de moto se dizendo entregador, que pra mim não são. São moleques arriscando a vida deles e dos outros...*

O que torna o caso concreto inusitado é que os motoboys entrevistados não mais se identificam com o perfil inconsequente que lhes é atribuído. É bem verdade que a conduta é diferente do motoboy iniciante do que já possui experiência. O novato normalmente parece mais afoito, corre mais e passa a impressão da irresponsabilidade. Os mais experientes afirmam que a conduta se modifica com o tempo, com os sustos e a compreensão de que uma corrida "enlouquecida" pode significar um prejuízo enorme, por vez irreversível.

Algumas explicações podem ser aventadas para tentar entender como se dá essa possível diferença de comportamento entre motoboys e mototaxistas.

- a) desde 2009 existe o curso de formação e a necessidade de regularização da placa dos motofretistas (motoboys). No entanto, a prática é mais simples. O ingresso na profissão é quase imediato, bastando ter uma moto e um baú. Nada impede que posteriormente a regularização de status seja realizada, mas por ser uma profissão procurada especialmente por indivíduos sem inserção no mercado de trabalho (sem renda ou dinheiro), o primeiro passo normalmente é iniciar o trabalho sem qualquer impedimento formal. Em tese, sem o devido treinamento e profissionalização, os motoboys não estão teoricamente aptos para o exercício da função, o que poderia explicar em certa medida, o perfil traçado entre os motoboys em Pelotas, especialmente pelos mototaxistas.
- b) diferentemente dos mototaxistas que normalmente carregam passageiros na garupa das motos, os motoboys contam apenas com o baú que serve para condicionar o que estão transportando. A despreocupação por não ter de carregar outra pessoa facilita a incidência de comportamentos considerados inadequados e imprudentes na direção.

Assim, os motoboys em geral, são percebidos pelos mototaxistas como responsáveis pelas condutas inadequadas na direção e no trânsito. Os motoboys se defendem dizendo que é uma condição do iniciante, a afobação do novato

querendo fazer entregas e ganhar dinheiro. O que se mostra paradoxal é que nas entrevistas com os mototaxistas, todos afirmaram que no início da profissão quando não estavam carregando nenhum passageiro, também corriam bastante com as motos.

O motoboy, portanto, sofre com o processo de estigmatização por parte de outro grupo que, teoricamente, também é julgado pelo preconceito de outra porção da sociedade, como por exemplo, no caso do impedimento de entrada de mototaxistas no shopping da cidade.

Os motoboys também acreditam que há diferenças de perfil entre os que trabalham na moto, mas não discorrem sobre a distinção de forma estigmatizante ou preconceituosa. Apenas afirmam que realmente a expectativa sobre o mototaxista é a de ser indivíduo mais velho, sendo assim, meramente uma diferença geracional entre os trabalhadores e as ocupações.

*Pra mim mototaxista é uma profissão mais para veterano porque tu não faz a quantidade de corrida de serviço que tu faz de motoboy. Aqui tu faz uma entrega, pego outra, tu passa ali, outra já tocou. Quando vê tá com três no baú e tem uma quarta te esperando. O mototaxista não, ele pegou um passageiro levou, voltou para o ponto e ali ele fica esperando uma outra pessoa para ele levar. O ritmo do motoboy é mais rápido e ele rende muito mais do que um mototaxista (ÂNGELO, 2015).*

Outra questão que também pode ser abordada sob a perspectiva do estigma é a percepção dos mototrabalhadoreis homens sobre as mulheres que desempenham a mesma atividade. De acordo com os homens, o gênero explica a ampla maioria masculina no mototrabalho.

*Eu acho que é falta de orientação, mulher não sabe lei de transito, regra de transito. Não sabe o que é uma preferencial. Mulher no transito é mais complicado! Elas cometem mais erros grotescos, o homem é mais imprudência, velocidade é a pressa. A mulher tira a carteira sem saber dirigir, não dirigir o carro, conduzir o carro, mas ela não sabe onde ela tem que parar numa esquina pra dobrar, se ela tem que fazer um retorno a esquerda ela não sabe onde tem que parar, se as ruas tem mão dupla ou mão única, isso tudo eu acho que a mulher não sabe. Elas são despreparadas nessa área, elas aprendem muito a dirigir mas sem conhecer leis e regras de transito, são muito atrasadas. Eu quando eu comecei a dirigir eu já sabia 90%, não digo 90% porque é muito, mas eu já sabia muito coisa de transito mesmo antes de saber dirigir. Já conhecia ruas, preferenciais, leis de*

*transito, parar na direita, parar na esquerda, quem tem preferência numa esquina... isso tudo eu já sabia quando eu tirei minha carteira na prova teórica, foi muito fácil pra mim, não tive dificuldade nessa área de aprender, eu acho que mulher nisso ai tem (RODRIGO, 2015).*

Enquanto em algumas entrevistas alguns comentários desmereciam a capacidade técnica e perfil necessário para o exercício da função por conta de possíveis características inatas da mulher, as mototrabalhadoras entrevistadas não conseguiram lembrar nenhum caso de conflito ou discriminação por conta do gênero. Como elas disseram na oportunidade, normalmente o que acontece é a perplexidade sobre uma mulher desempenhar uma função reconhecida socialmente como tipicamente masculina, afinal, a palavra motoboy, nada mais é do que a junção do prefixo "moto" de motocicleta e "boy" que na língua inglesa significa "menino/rapaz". Elas parecem lidar tranquilamente com a perplexidade e entendem que as reações são de surpresa e não de estigma. Inevitavelmente precisam responder algo sobre: mulher na entrega ou no mototáxi? E normalmente respondem com graça ou até ironia as indagações.

*Um cara perguntou do meu colete, se eu era mototáxi, respondi que não, usava o colete só pra cuidar os carros (PATRÍCIA, 2017).*

Na entrega de refeições, outra situação:

*Cheguei no restaurante pra fazer a entrega e a pessoa: mulher...? É espanto, admiração, não preconceito (MIRELLEN, 2017).*

Antunes (2015) aponta o avanço da feminilização da força de trabalho mundial, especialmente na ocupação de postos considerados precários ou em processo de precarização, formais/informais. Mais uma vez, o caso dos mototrabalhadores em Pelotas foge à lógica dos apontamentos e predições da maioria dos analistas, não por equívocos sobre os diagnósticos da sociedade do trabalho brasileira, mas aparentemente pelo caso *sui generis* que parece ser o dos motoboys e mototaxistas na cidade. A feminilização do trabalho nas atividades envolvendo motocicletas é inexpressiva. Existem algumas explicações para tal fenômeno, especialmente quando os outros

mototrabalhadore s tentam elucidar a questão, e são permeadas por uma exteriorização de uma visão machista sobre o trabalho.

Sempre há a pergunta se existem mulheres trabalhando com motocicleta, nas entregas ou como mototaxista. A resposta é sempre positiva. Questionados onde é possível encontrá-las, quase nunca os homens conseguem responder com exatidão. "Eu sei que tem. Como é mesmo, "fulano"? Lá pros lados do Cohab Tablada?". A fraca lembrança sobre mulheres na atividade é reflexo da inexpressividade numérica. Eles sabem que existem porque alguma vez já viram, e pela "surpresa", chamou a atenção. Persistindo nas indagações: quais serão as razões das poucas mulheres como "motogirls" ou mototaxistas? As respostas são pautadas pelo preconceito de gênero expresso pela possível incapacidade feminina de lidar com o trabalho árduo, trânsito feroz e disputa pelo espaço.

A resistência feminina no mototrabalho contra a dominação acontece sob a armadura do bom trabalho, não importando o personalismo, mas tão somente o cumprimento da tarefa, diferentemente dos "guetos ocupacionais femininos", fenômeno comum no ramo industrial como dispõe Guimarães (2004), onde mulheres trabalhavam em locais específicos e com funções consideradas especialmente próprias do gênero. Sobre a possível estigmatização das mulheres e preconceito de gênero na profissão, podemos concluir que ele acontece silenciosamente, disfarçadamente, como quase toda forma de preconceito na atualidade. As mulheres não sofreram diretamente com o estigma, mas ele permanece intacto na percepção de boa parte dos entrevistados homens.

*É muito arriscado pra mulher e aqui em Pelotas exige muito. Tu tem que ser um pouco agressivo no transito de moto e a mulher já não tem essa flexibilidade toda. A mulher já é mais delicadinha, mais cuidadosa, e se tu andar com medo aqui na cidade... Mulher anda com medo, tu sabe disso! Tu tem que saber o que tu está fazendo! Tu anda na agressividade no transito, agressividade modo de dizer, andar rápido com segurança. Entendeu? Tipo viajar, se tu viajar devagar de moto vai vir um caminhão e vai te passar por cima. A mesma coisa aqui na cidade, mulher anda devagar... (...) mulher feminina mesmo não trabalha. Tem mulher que tem um porte bem masculino que essas ai vão pra guerra, essas ai não tem medo! Agora mulher mesmo, aquelas femininas que cuidam da casa e*

*aquela coisa toda, não vai subir em uma moto pra fazer entrega, com certeza não! (IGOR, 2015)*

Podemos perceber como é difícil mensurar e adequar os processos de estigmatização, pois, até mesmo em grupos que teoricamente teriam significativos pontos de semelhança e interesses comuns, acontece. E se entre mototrabalhadores a percepção estigmatizante se notabiliza, na relação com o trânsito e os motoristas de carros e outros veículos não é diferente. O trânsito é um campo específico e propício para a incidência de conflitos, sendo que, para os mototrabalhadores, por conta do longo período que enfrentam nas ruas, os efeitos são ainda mais recorrentes. A disputa pelo espaço no trânsito dimensiona a tensa relação com os outros veículos que transitam nas vias urbanas.

O estigma em simplesmente ser um mototrabalhador ainda não se complexificou em Pelotas como nas grandes metrópoles. Nos grandes centros urbanos, especialmente os motoboys, por conta da conduta e direção agressiva, são considerados "pragas" que se alastram pelos corredores e espaços entre os carros nas cidades. Os próprios motoboys em certa medida contribuem para essa percepção quando dizem ser "vida louca" ou "cachorro louco", termos que expressam a loucura como componente fundamental para o exercício da profissão. Em Pelotas, esse processo de estigmatização ainda não se configura em tamanha dimensão com os outros indivíduos. Os mototrabalhadores parecem ser mais invisíveis do que um problema nas ruas, ao menos quando não há um conflito direto ou desavença. O problema é que invisibilizar também marca, e por consequência, estigmatiza. No caso concreto, os motoboys sofrem duplamente, com a percepção de que são "vida louca" por parte dos mototaxistas e a indiferença das outras pessoas. Indiferença que, de acordo com os frequentes relatos, termina quando alguém precisa do serviço do motoboy. Nesses casos, rapidez, agilidade e eficiência compõem positivamente as características desejáveis do motoboy que faz a "corrida".

O que podemos perceber diante das narrativas e exemplos referidos é uma sequencial contradição social entre o que são os mototrabalhadores e para quem eles servem. O estigma serve para rotular e criar justificativas para as diferenças comportamentais que efetivamente acontecem, mas se explicam,

não pelo senso comum, mas pelos processos distintos de interação que acontece com cada categoria. No caso em tela, estigmatizar parece significar um mecanismo de defesa e justificação para reconhecer o diferente, que, em termos de comportamento, nem parece ser tão diferente, como no fato de que quase todos mototrabalhadore corriam no início da profissão, e não somente os motoboys. Resta, ainda, a contradição de comportamento de quem espera o serviço do mototrabalhador. A pizza quente ou a rapidez para chegar na rodoviária são fundamentais quando se precisa do serviço, mas somente quando se precisa do serviço.

## 7. Considerações Finais

Tendo em vista o que fora exposto até aqui, podemos perceber que, além das características específicas de experiências e vida dos mototrabalhadore, há uma residualidade de narrativas comuns que os aproximam de forma significativa. Percebemos, em cada relato ouvido, posteriormente transcrito, analisado e aqui compartilhado, trajetórias que enlaçam as teorias científicas sobre a sociologia do trabalho e legitimam a necessidade de estarmos continuamente vigilantes aos processos dinâmicos, por vezes até confusos, que se apresentam na peculiaridade que é o Brasil, quando tratamos das relações de trabalho.

Os mototrabalhadore em Pelotas representam um caso extremamente específico quando avaliamos os desdobramentos que emergem da atividade. Como demonstramos, existe por parte de motoboys e mototaxistas importante satisfação com os valores monetários percebidos pelas horas de trabalho sobre as motocicletas, que exige muito esforço para que a recompensa financeira se concretize, mas ela chega, garantem os trabalhadores.

Na condição de autônomos, que recebem por conta dos serviços prestados, ou por "produção", como costumam dizer, são inúmeros os deslocamentos e tarefas cumpridas ao longo de uma jornada diária. Definitivamente, para ter bom rendimento econômico, um mototrabalhador precisa trabalhar por períodos maiores do que os empregados tradicionais alocados em outros ramos e profissões. Não há vinculação de emprego e, por consequência, qualquer tipo de resguardo relacionado à segurança e saúde do trabalhador. Alimentam-se quando conseguem e normalmente param quando o corpo avisa que chegou ao limite daquele dia. São jornadas que se duplicam constantemente entre períodos, com breves pausas quando possível.

Ainda assim, a autonomia referida nos relatos obtidos no decorrer da pesquisa, pode trazer vantagens financeiras em alguns momentos específicos nas vidas dos mototrabalhadore. A "hora extra" do profissional da moto é uma possibilidade que normalmente acompanha uma meta de consumo: quitação das contas, compra de um carro ou moto e até o "sonho da casa própria". Nesses

momentos, motoboys costumam conseguir entrar temporariamente nas entregas de algum restaurante para fazer tarefas noturnas e os mototaxistas costumam "emendar" os turnos de trabalho. Vemos, portanto, situações em que o mototrabalhador praticamente volta para casa, dorme algumas horas e tão logo reestabeleça condições mínimas, retorna para novas entregas ou deslocamentos. Normalmente, a jornada que já é extenuante, nesses períodos torna-se ainda pior, mas para os mototrabalhadores, a chance de crescer e conquistar o que almejam parece sobrepor-se ao razoável.

Entramos em um ponto fundamental na crença nutrida pelos profissionais das motocicletas: o mérito pelo trabalho como mola propulsora de legitimação da profissão, e, por conseguinte, o acarretamento dos ônus e bônus que emergem do esforço individual. É sob as bases centrais do trabalho resiliente e disciplinado que as narrativas ganham força e ajudam no descortinamento da vida de cada mototrabalhador. A justificação é uma das formas de operação do "novo capitalismo" (SOUZA, 2012) e, nesse sentido, reverbera nas falas dos entrevistados o imaginário de que o "sucesso" depende exclusivamente da capacidade individual de transposição de desafios profissionais.

Cada um dos entrevistados traz uma carga particular de enfrentamentos, superações, dificuldades. A possibilidade de uma vida melhor, especialmente em termos econômicos, se constrói indissociavelmente a partir do mototrabalho. É somente sobre a moto que as condições elencadas pelos trabalhadores, como efetivamente viáveis, para uma vida diferente se apresentam. O período de incertezas sobre o dinheiro e fragilidades de todas as naturezas é gradualmente substituído pela incorporação esperançosa e confiante de um novo comportamento em relação ao trabalho.

Justamente por acreditarem que vivem em uma nova fase de vida com o desempenho das atividades nas motocicletas, que pais e mães mototrabalhadores conseguem expressar outras formas de atenção com os filhos, o estreitamento de laços afetivos. A forma de demonstrar carinho também advém das conquistas pelo trabalho árduo, afinal, trabalhar desesperadamente para custear a festa de quinze anos da filha (aos moldes tradicionais: salão de festas, vestido, jantar e bolo) ou trabalhar nos três turnos possíveis, alongando

ao máximo o período da noite, simplesmente para poder comprar um carro para os filhos que acabaram de entrar na Universidade, são demonstrações de doação e atenção direcionados ao núcleo familiar.

Outros exemplos menos dispendiosos economicamente, mas não menos importantes também se tornam realidade, como possibilitar o crescimento digno e pleno dos filhos dentro de lares minimamente garantidores daquilo que, em termos legais, é direito de crianças e adolescentes, mas, por conta dos incontáveis problemas sociais brasileiros, acaba se tornando quase um privilégio. O mototrabalho proporciona isso, uma criação diferente daquela que essas pessoas enfrentaram.

A análise que realizamos sobre os mototrabalhadores parte de fatores econômicos, mas se complexifica tão intensamente que as cifras e números tornam-se itens de suporte para a pesquisa. A renda e a calculabilidade do mototrabalhador ajudam a explicar suas ações, contudo, se avaliada unicamente, torna-se dado quase vazio, que não ajuda a explicar e fundamentar a ramificada relação entre o trabalho e as suas consequências na vida dos motoboys e mototaxistas.

O dinheiro é sim importante para o debate que propomos desde o início da presente pesquisa, no entanto, a análise meramente econômica não consegue sustentar a complexidade demonstrada pelos mototrabalhadores no momento que definiam e caracterizavam aquilo que faziam. Levando em consideração a maioria de outros trabalhadores igualmente pouco escolarizados ou desprovidos de habilidades e técnicas que pudessem legitimar um emprego ou trabalho de retorno financeiro importante, motoboys e mototaxistas conseguem se destacar, fazendo a função da exceção se levamos em conta a dificuldade brasileira.

A experiência de ser mototrabalhador se completa positivamente quando se elencam fatores satisfatórios no desempenho da função, que vão além da ideia de ganhar dinheiro e ter um bom rendimento. O trabalho desempenhado, dizem, consegue unir o improvável para indivíduos de escassos predicados exigidos pelo mercado: boa renda e identificação positiva por gostar do trabalho.

Como um trabalho considerado tão perigoso, marcado por tantos riscos e

histórias de acidentes pode ser exaltado como satisfatório? Ainda, diante das inúmeras narrativas de desgaste pelo trabalho, as intempéries climáticas, horas desconfortavelmente sentadas e necessariamente atentos aos perigos comuns do trânsito, afirmar que gostavam do mototrabalho não seria uma espécie de conformismo com a atual realidade que se apresentava? Os trabalhadores eram contundentes em dizer que há uma questão de identificação que marca fortemente a trajetória de cada um com a motocicleta e o trabalho desempenhado.

Ainda que outras oportunidades tenham surgido, justamente pelo processo de sociabilidade que a atividade proporcionava, a permanência na função de motoboy ou mototaxista não era análise de questionamento, salvo uma única exceção: a real chance de ter um negócio próprio. Surgia outro ponto que mereceria atenção no desenrolar da pesquisa: o tão imbricado processo de identidade e trabalho. Afinal, se o mototrabalho faz tanto sentido na vida dessas pessoas, deixar de trabalhar com a moto não seria uma espécie de perda identitária e fragmentação do trabalhador até ali constituído? Nesse ponto, especificamente, retomam os aspectos negativos da profissão para explicar. Ainda que digam gostar muito do que fazem, envelhecer trabalhando como motoboy ou mototaxista é tarefa árdua e pouco experimentada. Deixar o mototrabalho para ser "dono do seu negócio" é uma alternativa que se apresenta mais pela provável impossibilidade física de continuar trabalhando sobre a moto do que uma incompatibilidade ou desgosto com a função.

O mototrabalho é um tipo de profissão nova que impede que tenhamos uma melhor noção sobre o processo de envelhecimento dos trabalhadores. O aspecto geracional pôde ser apresentado sob a perspectiva de diferenciação entre motoboys e mototaxistas, frequentemente classificados como "jovens" e "mais velhos", respectivamente. Estamos diante de um contínuo processo de formação de trabalhadores vinculados à motocicleta, em um mercado que ainda incorpora indivíduos que ofertem esse tipo de serviço, jovens ou nem tanto, podemos dizer que aqueles que persistem desempenhando o mototrabalho realmente se identificam e encontram razões suficientes para viverem anos de suas vidas no trânsito.

O risco, outro elemento integrante da dinâmica do trabalho identificado no dia a dia dos mototrabalhadores, era seguidamente demonstrado por narrativas extremamente detalhadas sobre as situações ocorridas. Mais do que nunca a memória era usada para enriquecer ao máximo os casos de acidentes ou assaltos sofridos. Parece acontecer um processo de assimilação e orgulho posterior ao momento de tensão vivido e superado. São lembrados os locais dos acidentes, veículos envolvidos, os culpados pelas colisões e quedas, as ruas, bairros e horários, bem como as idas ao Hospital de Pronto Socorro, ambulâncias, cirurgias. Nada parece ser esquecido, e isso diz muito sobre o trauma vivenciado. Qual é o preço do risco em ser mototrabalhador? Por mais contraditório que possa parecer, motoboys e mototaxistas conseguem justificar com muita eloquência as razões que minimizam os riscos e relativizam os perigos do trabalho.

Existe uma concepção clara e comum aos mototrabalhadores sobre o risco dos acidentes, que pode ser explicada em duas análises que se complementam: acreditam que a maioria dos acidentes envolvendo motocicletas não tem como vítimas majoritárias os mototrabalhadores, os profissionais. Justamente por ostentarem a condição de capacitados para o exercício da atividade, acreditam que desenvolvem, pela experiência na moto, habilidade e perícia suficiente para escaparem de boa parte dos acidentes envolvendo motocicletas. Mas e aqueles acidentes anteriormente referidos, detalhados e as consequências físicas de colisões e quedas? A explicação encontrada se dá em termos de probabilidade. Por passarem tanto tempo trabalhando acaba sendo inevitável que acidentes e riscos sejam enfrentados, no entanto, comparativamente aos demais motociclistas, é um perigo gerenciável.

Além disso, há a ideia de que a maioria dos acidentes que os mototrabalhadores sofrem acontece especialmente nos períodos iniciais na atividade, quando a experiência ainda não existe e a perícia está em desenvolvimento. Não restam dúvidas que os riscos existem e os mototrabalhadores endossam a afirmativa, mas sob o argumento do profissionalismo e com a devida atenção, é um preço que vale a pena ser pago, segundo eles.

Diante de todo o enfrentamento cotidiano envolvendo a busca pelo sustento e os riscos da profissão, identificamos que as narrativas entre os mototrabalhadores eram marcadas por uma espécie de ressentimento sobre a desvalorização do trabalho prestado. Diziam que as fundamentais atividades desempenhadas no dia a dia não são percebidas positivamente por outras tantas pessoas, sofrendo, inclusive, com estigmatizações e preconceitos (GOFFMAN, 1993) A invisibilidade parece machucar o ego dos mototrabalhadores e a sensação de que serviço só é valorizado quando o cliente deseja a "pizza quentinha" ou quer chegar "rapidinho" em determinado local revela o constante conflito, ainda que silencioso, entre mototrabalhadores e o complexo mundo que os rodeia.

Sofrer com algum estigma, desvalorização ou preconceito, por incrível que possa parecer, não se limita aos casos envolvendo os mototrabalhadores e clientes/pessoas em geral. Durante as entrevistas a percepção preconceituosa e machista sobre as mulheres que trabalhavam nas motocicletas era constante. Os mototrabalhadores homens insistiam na ideia de que moto e trânsito, do jeito que as atividades exigem, não são apropriados às mulheres, pelo menos não para as "mais femininas". Esse tipo de narrativa demonstra que o processo de estigmatização referido como um queixume comum pelos mototrabalhadores é apenas um dos tantos casos em que ocorre a dificuldade de perceber o "outro" sem levar em conta "quem somos". É como se um preconceito sofrido desse vazão, ainda que inconsciente, para um outro tipo de preconceito.

Ainda, vale ressaltar, que todos os argumentos que de certo modo desqualificavam as mulheres para exercer o mototrabalho, não eram confirmados pelas entrevistadas. As mulheres ao menos nunca perceberam qualquer tipo de rejeição ou ouviram algum comentário maldoso. Apenas espanto ou surpresa! Era o sentimento das pessoas quando notavam que debaixo do capacete surgia um rosto feminino. Levando em consideração os relatos de homens e mulheres que trabalham na moto, concluímos que o preconceito com as mototrabalhadoras acontece de forma velada e silenciosa, afinal, como pode o imaginário machista ser tão fortemente narrado pelos homens e nunca percebido pelas mulheres? O conflito pelo preconceito de gênero é um desdobramento que, por enquanto, adormece na segurança do

desconhecimento.

O mototrabalho em Pelotas é definitivamente uma atividade onde podemos identificar como a dinâmica social do trabalho pode ser contraditória. É a percepção constante da ambivalência na forma de um modelo extremamente específico de trabalho. Indivíduos que surgem da camada popular e rompem com a lógica do mero sustento básico de suas necessidades, realidade comum até então, para transformarem-se em trabalhadores satisfeitos com as novas possibilidades advindas do mototrabalho. Estamos falando de uma situação que se sustenta primeiramente na integração pela renda, tendo como principal reflexo o poder de consumo, mas também pela conciliação, pelo menos sob a perspectiva dos trabalhadores, entre a necessidade e a vontade.

Como fora dito, a referida necessidade se dá por conta dos fatores sociais e históricos vivenciados por um grande grupo de pessoas que sempre enxergaram no trabalho, dos canteiros de obras, empregos variados, até os mais impensáveis tipos de "bicos", a forma adequada de subsistir diante de uma realidade de difícil enfrentamento. A vontade, por sua vez, se confirma na ânsia de "vencer", assegurando que além do retorno financeiro almejado, outras razões se coloquem como propulsoras do mototrabalho. Não é apenas dinheiro, mas também a construção de uma nova história que só é possível pelo trabalho nas motocicletas.

Permanecer como motoboy ou mototaxista e desejar essa manutenção por conta da identificação com o que se faz, acaba unificando valores que anteriormente à pesquisa eram possibilidades distantes, quase descartadas em termos de hipóteses. No entanto, todo o processo de identificação pelo mototrabalho e o rol de características consideradas positivas pelos motoboys e mototaxistas, são acompanhadas por outras que, em certa medida, dão o tom da precariedade enfrentada. Mas quem não corre algum tipo de risco, problematizam os trabalhadores. O preço "pago" por cada hora sobre a motocicleta, pelas "corridas", jornada longa de trabalho, horários, prazos, pressa, é considerado extremamente válido.

É uma atividade que se diferencia das outras até então experimentadas e, ainda que elenquemos todos os quesitos, enquadramentos e conceituações

de precariedade, não podemos escapar de compreender a lógica justa e pragmática defendida pelos mototrabalhadores: nunca conseguiram ganhar o dinheiro que ganham em nenhuma outra atividade, identificam-se e dizem gostar tanto de trabalhar com a moto, não se imaginam fazendo outra coisa e acreditam que a autonomia de não ter patrão ou qualquer outro tipo de subordinação demonstra que são livres para "fazerem do seu jeito". Já está estabelecida uma lógica de justificação da permanência como mototrabalhadores, das explicações mais simples como poder "comer melhor" até as que envolvem discussões teóricas complexas como o processo da constituição de novos modelos de gestão do trabalho dentro do capitalismo (a autonomia e o empreendedorismo, por exemplo).

Onde eu vou ganhar o que eu ganho e fazer o que eu gosto? Muitos mototrabalhadores repetiam essa pergunta retórica. Sempre explicavam com entusiasmo como trabalhavam, as motivações e os desafios de ser motoboy ou mototaxista. Possivelmente é um dos poucos casos em que trabalhadores oriundos de famílias humildes, sem maiores oportunidades para uma continuidade do processo escolar e de qualificação profissional, conseguem coadunar o recebimento econômico pelo trabalho que sustenta o seu núcleo familiar além da dignidade e a ideia de que efetivamente gostam e sentem prazer naquilo que fazem para ganhar a vida.

A realidade dos mototrabalhadores em Pelotas segue a lógica do trabalho árduo, extenuante, mas em boa medida compensador. Motoboys e mototaxistas são conscientes que estão dentro de uma lógica incomum dentro do mercado de trabalho da cidade e região. Ganhamos mais do que muita gente com estudo, disseram. Alguns riram quando souberam o valor da bolsa de pesquisa recebida pelo Mestrando. É a excepcionalidade do caso que permite a brincadeira. Os mototrabalhadores acreditam com toda sinceridade que, embora todas as dificuldades, o dia de amanhã sempre poderá ser recompensador.

## Referências Bibliográficas

ALBERTI, Verena. **Ouvir contar**. Textos em história oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ALVES, Giovanni. **O que é precariado?** Publicado em 22/07/2013. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2013/07/22/o-que-e-o-precariado/> Acesso em 14 de fevereiro de 2017.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Ed. São Paulo: Cortez; Campinas: Unicamp, 2015.

ARMANI, Carlos Henrique. A história e a temporalidade do risco. **Revista Brasileira de História e Ciências Sociais**. Vol.4, nº8, dezembro de 2012. Disponível em: <https://www.rbhcs.com/rbhcs/article/view/145> Acesso em 22 de janeiro de 2017.

BARBOSA, Livia. **Sociedade de Consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: Ed. 34, 2010.

BECK, Ulrich. **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna / Ulrich Beck, Anthony Giddens, Scott Lash; tradução de Magda Lopes; revisão técnica de Cibele Saliba Rizek – 2º ed. – São Paulo: editora Unesp, 2012.

BOLTANSKI, Luc. CHIAPELLO, Éve. **O novo espírito do capitalismo**. Ed. Martins Fontes. São Paulo: 2009.

BOURDIEU, P. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, ed. 5, 2007.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado**: do populismo à hegemonia lulista. Ed. Boitempo, 2012.

BRASIL. Decreto-Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

BRASIL. 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 e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço.

BRASIL. Lei nº 13.429 de 31 de março de 2017. Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1975, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências; e dispõe sobre as relações de trabalho na empresa de prestação de serviços a terceiros.

BURAWOY, Michael. **A transformação dos regimes fabris no capitalismo avançado**. RJ, ANPOCS, 13, Jun., 1990. Disponível em [http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs\\_00\\_13/rbcs13\\_02.htm](http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_13/rbcs13_02.htm)

CACHIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**, Campinas (14): 153-174, jun.2000.

CANCLINI, Néstor Garcia. **Consumidores e Cidadãos**: conflitos multiculturais da globalização. 6ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2006.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A construção da Sociedade do Trabalho no Brasil: uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **Ensaio de sociologia do mercado de trabalho brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013.

CARVALHO, Alba Maria. A precarização estrutural do trabalho na civilização do capital em crise: o precariado como enigma contemporâneo. **Revista Políticas**

**Públicas**, São Luís, Número Especial, p. 225-239, julho de 2014.

CASTEL, Roberto. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. Tradução de Iraci D. Poleti. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura de consumo e pós-modernismo**. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

GOFFMAN, Erving. **Estigma**: La identidad deteriorada. 5. ed. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1993.

GOMES, Ciro. Palestra realizada na Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=bBhW-otjZuk&feature=youtu.be>> Acesso em 10 de dezembro de 2016.

GUIDDENS, Anthony, **As consequências da modernidade**. Tradução Raul Fiker – São Paulo: Editora Unesp, 1991.

GUIMARÃES, Nadya Araújo. **Caminhos cruzados**: estratégias de empresas e trajetórias de trabalhadores – São Paulo: USP, curso de pós-graduação em Sociologia, Ed. 34, 2004.

GUIMARÃES, Nadya Araújo. **Trabalho flexível, empregos precários?** Uma comparação Brasil, França, Japão/Nadya Araújo Guimarães, Helena Hirata e Kurumi Sugita, organizadoras – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2015.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. 17ª ed. São Paulo, Editora Loyola, 2008.

LUHMANN, Niklas (1993), **Risk: a sociological theory**. New York: Aldine de Gruyter.

MEIHY, José Carlos. **Os novos rumos da história oral: o caso brasileiro**. Revista de História. 2ª ed. São Paulo: 2006.

MELO, Zelia Maria. Os estigmas e a deterioração da identidade social. Universidade Católica de Pernambuco. **Revista Symposium**, ano 4, dezembro, 2000.

MENDES, José Manuel. **Sociedade do risco: uma breve introdução e algumas lições**. Imprensa da Universidade de Coimbra, 2016.

MIAGUSKO, Edson. A nova questão social. **Plural**, Sociologia, USP, São Paulo, 6:169-172, 1999.

NORONHA, Eduardo G. Informal, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista brasileira de ciências sociais**. Vol.18, nº 53, SP: outubro, 2003.

PELOTAS. Lei nº 4.695 de 06 de agosto de 2001. "Institui o Serviço de Moto Táxi.

POCHMANN, Marcio. **O emprego no desenvolvimento da nação**. São Paulo: Boitempo, 2008.

POCHMANN, Marcio. **Classes do trabalho em mutação**. Rio de Janeiro: Revan, 2012.

POCHMANN, Marcio. **O mito da grande classe média – capitalismo e estrutura social**. São Paulo: Boitempo, 2014.

POCHMANN, Marcio. **Qual desenvolvimento?** Oportunidades e dificuldades do Brasil contemporâneo. São Paulo: Plubisher, 2009.

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. Projeto história. **Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v.14. São Paulo: 1997.

SANTOS, Vanderlei Guilherme dos. **Cidadania e justiça:** a política social na ordem brasileira. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1979.

SENNET, R. **A corrosão do caráter:** Conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo (5. ed.). São Paulo, SP: Record, 2001.

SILVA, Luiz Antônio Machado. **Da informalidade à empregabilidade (reorganizando a dominação no mundo do trabalho).** Caderno CRH, Salvador, nº37, p.81-109, jul/dez 2002.

SOUZA, Jessé. **Ralé brasileira: quem é e como vive;** colaboradores André. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros:** nova classe média ou nova classe trabalhadora? Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

STANDING, Guy. **O precariado** – A nova classe perigosa. Ed. Autentica, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania.** Rio de Janeiro: SENC NACIONAL, 2012.

\_\_\_\_\_ Cria a figura do Microempreendedor Individual - MEI e modifica partes da Lei Geral da Micro e Pequena Empresa - Lei Complementar 123/2006. Disponível em: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/legislacao/leis-e-decretos/lei-complementar-no-128-2008> Acesso em 2016