

Luis Phellipe de Souza Thomaz Dantas

**“Tô na vez”**: O moto táxi para além do desemprego em  
Araraquara-SP.



ARARAQUARA – S.P

2023

Luis Phellipe de Souza Thomaz Dantas

## **“Tô na vez”**: O moto táxi para além do desemprego em Araraquara-SP.

Dissertação de Mestrado, apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – Unesp/Araraquara, como requisito para obtenção do título Mestre em Ciências Sociais.

**Linha de pesquisa:** Diversidade, identidade e direitos

**Orientador:** Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Ana Lúcia de Castro

**Bolsa:** CNPq – 01/10/2021 a 31/03/2023

ARARAQUARA – S.P.  
2023

D192" Dantas, Luis Phellipe de Souza Thomaz  
"Tô na vez": o moto táxi para além do desemprego em  
Araraquara-SP. / Luis Phellipe de Souza Thomaz Dantas. --  
Araraquara, 2023  
164 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp),  
Faculdade de Ciências e Letras, Araraquara  
Orientadora: Ana Lúcia de Castro

1. Moto táxi. 2. Emografia. 3. Sentidos. 4. Significados. 5.  
Vivências. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de  
Ciências e Letras, Araraquara. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

LUIS PHELLIPE DE SOUZA THOMAZ DANTAS

## “Tô na vez”: O moto táxi para além do desemprego em Araraquara-SP

Dissertação de Mestrado, apresentada ao Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Ciências e Letras – UNESP/Araraquara, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

**Linha de pesquisa:** Diversidade, Identidade e Direitos

**Orientador:** Ana Lúcia de Castro

**Co-orientadora:**

**Bolsa:** CNPq – 01/10/2021 a 31/03/2023

Data de defesa: 15/03/2023

### MEMBROS COMPONENTES DA BANCA EXAMINADORA:

---

**Presidente e Orientador:** Prof<sup>a</sup>. Dra<sup>a</sup>. Ana Lúcia de Castro  
UNESP-FCLAr

---

**Membro Titular:** Prof<sup>a</sup>. Dra<sup>a</sup>. Renata Medeiros Paoliello  
UNESP-FCLAr

---

**Membro Titular:** Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. André Rocha Rodrigues  
UNESP-FCLAr.

**Local:** Universidade Estadual Paulista  
Faculdade de Ciências e Letras  
UNESP – Campus de Araraquara

Aos interlocutores dessa pesquisa.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço minha orientadora Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Ana Lúcia de Castro, pela parceria um tanto inesperada, e mesmo assim, preciosa. Obrigado pelos conselhos, pelas indicações de leitura, pela revisão atenta em cada etapa de escrita desse trabalho, pelo tempo e carinho dispensado na minha orientação. Minha eterna gratidão.

Agradeço minha família que podaram as raízes para que eu pudesse crescer. Agradeço minha amada companheira Délis por sempre ser uma inspiração e por sua paciência ao suportar ouvir a palavra moto táxi inumeráveis vezes.

Agradeço aos meus animais de estimação, Leske e Janis por sua existência.

Aos meus companheiros de trabalho de campo, amigos, colegas, interlocutores, minha maior gratidão pela acolhida, pela não acolhida e pelos ensinamentos derivados dessa experiência de distanciamento e aproximação.

“É a minha vida”

Zack Ingold, 3 anos (in: INGOLD,  
2015, epígrafe)

## RESUMO

Partindo do pressuposto que as transformações no mercado de trabalho empurram os agentes para a informalidade e para o trabalho flexível e precarizado, o objetivo desta investigação é questionar outras possíveis causas que levam o trabalhador moto-taxista não só trabalhar no moto-táxi, mas permanecer no ofício, por vezes, por décadas, em outras vezes, a vida toda. O tema deste projeto seria, portanto, compreender “as causas que levam os agentes a fazerem o que fazem” no sentido de Geertz (1989), e o objeto empírico são os(as) trabalhadores(as) de moto-táxi na cidade de Araraquara. Neste sentido, este trabalho se dedica a refletir de que modo moto trabalhadores operam agências com seus ofícios mediados e operados a partir da lógica capitalista de produção do deslocar-se na cidade. A cidade escolhida para realizar o trabalho de campo foi em Araraquara-SP, cidade do interior do estado de São Paulo, onde o próprio autor anteriormente (2017-8) também já havia trabalhado como moto táxi. Recortamos três bases de moto táxi na cidade de Araraquara-SP para acompanhar de perto o cotidiano de moto trabalhadores, tal como nos aproximamos da construção de uma cooperativa de moto trabalhadores na cidade para a imersão etnográfica. A escolha desses *locus* de observação se deu pela experiência pretérita do autor como moto taxista, visando maior abertura dos interlocutores para participar e colaborar com a pesquisa, tal como a praticidade de se realizar a pesquisa na cidade que o pesquisador reside. Partindo de uma chave epistemológica que busca vislumbrar, compreender e interpretar de que modo os agentes significam o que fazem (Weber, 1974), (Geertz, 1989), (Ingold, 2015), (DeCerteau, 2002), buscamos através da etnografia e das relações produzidas pelo trabalho de campo, atinar os sentidos que os moto trabalhadores atribuem ao seu cotidiano para além da lógica da necessidade pura, da racionalidade econômica e da sobrevivência. A pesquisa aponta a maneira como os mototaxistas, envolvidos no trabalho de campo, mobilizam *estratégias*, operam *táticas*, mobilizam *significados* para dar sentido às suas práticas (sempre) sociais, e deste modo, criam seus próprios *caminhos*, isto é, produzem suas próprias *vidas* de modo relacional, que compartilham sentidos, significados, e assim, se fazem existir na criação de *malhas* de vivências que se entrecruzam e por meio dessas vivências compartilhadas podem (sobre)viver, e, mais ainda, podem criar maneiras de se situar no mundo.

**Palavras – chave:** Moto táxi; Etnografia; Sentidos; Significados; Vivências.

## RESUMEN

Partiendo del supuesto de que los cambios en el mercado laboral empujan a los agentes hacia la informalidad y el trabajo flexible y precario, el objetivo de esta investigación es cuestionar otras posibles causas que llevan a los mototaxistas no solo a trabajar en mototaxi, sino a permanecer en el oficio, a veces durante décadas, a veces durante toda la vida. El tema de este proyecto sería entonces comprender “las causas que llevan a los agentes a hacer lo que hacen” en el sentido de Geertz (1989), y el objeto empírico son los mototaxistas de la ciudad de Araraquara. En este sentido, este trabajo se dedica a reflexionar sobre cómo los motociclistas operan agencias con sus oficios mediatizados y operados desde la lógica capitalista de producción del desplazamiento en la ciudad. La ciudad elegida para realizar el trabajo de campo fue Araraquara-SP, una ciudad del interior del estado de São Paulo, donde el propio autor había trabajado previamente (2017-8) también como mototaxi. Recortamos tres bases de mototaxis en la ciudad de Araraquara-SP para seguir de cerca el día a día de los mototrabajadores, así como nos acercamos a la construcción de una cooperativa de mototaxi en la ciudad para la inmersión etnográfica. La elección de estos locus de observación se debió a la experiencia pasada del autor como mototaxista, buscando una mayor apertura de los interlocutores a participar y colaborar con la investigación, así como la practicidad de realizar la investigación en la ciudad donde el investigador reside. Partiendo de una clave epistemológica que busca vislumbrar, comprender e interpretar cómo los agentes significan lo que hacen (Weber, 1974), (Geertz, 1989), (Ingold, 2015), (DeCerteau, 2002), buscamos a través de la etnografía y desde las relaciones producidas por el trabajo de campo, para comprender los significados que los moteros atribuyen a su cotidiano más allá de la lógica de la pura necesidad, la racionalidad económica y la sobrevivencia. La investigación apunta a la forma en que los mototaxistas, involucrados en el trabajo de campo, movilizan estrategias, operan tácticas, simbolizan significados para dar sentido a sus (siempre) prácticas sociales, y de esa manera, crean sus propios caminos, es decir, producen sus propias vidas, de manera relacional con otras personas, que comparten sentidos, significados, y así se hacen existir en la creación de mallas de experiencias que se entrecruzan y a través de estas experiencias compartidas pueden (sobrevivir) vivir, y, más aún, pueden crear formas de ser lugar en el mundo.

**Palabras-claves:** Moto táxi; Etnografía; Sentidos; Significados; Experiencias.

## LISTA DE FOTOS, IMAGENS E FIGURAS

**Fotografia 1.** *Fotografia cedida por Rogério tirada por si próprio. É muito difícil conseguir que os moto taxistas cedam fotografias de si. A recusa de compartilhar material fotográfico e material de entrevistas com roteiro estruturado ou semiestruturado já foi citada nessa dissertação. Deste modo, tanto Rogério como Romolo aparecerão com mais frequência pois foram os interlocutores que mais permitiram abertura para coleta desse tipo de material. Além disso, tanto com Rogério quanto com Romolo pude me aproximar e criar relações de amizade que extrapolam o trabalho etnográfico, me mantenho em contato com ambos.*

**Fotografia 1.1** *Fotografia retirada em trabalho de campo na base Moto táxi Família – 13/4/2022. Fotografia registando as regras da casa e os valores cobrados pela corrida por bairro. Página 44.*

**Fotografia 2.** *Imagem cedida por Romolo tirada de si mesmo. Mesmo com Romolo e Rogério, que sempre tiveram maior abertura para a pesquisa, foi difícil conseguir que compartilhassem fotografias próprias. Romolo sempre compartilhou fotografias dos encontros que fez com outros moto trabalhadores para a construção da cooperativa. Entretanto, uma foto apenas de si levou muito tempo para se sentir à vontade de compartilhar. Essa “vergonha” demonstrada por compartilhar uma foto de si se opõe ao sentimento de “honra” para compartilhar fotos em grupos. Isso nos aponta uma questão interessante. A vergonha é de expor somente a si, expor a luta coletiva é sinônimo de orgulho, honra, luta, bravura, etc. Isto nos informa a importância da luta pela cooperativa para Romolo.*

**Fotografia 2.1** *Fotografia retirado durante trabalho de campo. Base de moto taxistas formalizados no Centro de Araraquara. 12/4/2022. Fotografia que registra a estrutura das bases de moto táxi informais na cidade de Araraquara. Página 62.*

**Fotografia 3.** *Fotografia do autor enquanto moto taxista em 2018. Nesta foto transportava um Jabuti de um cliente que resgatou o animal em um condomínio e o levamos para a casa do cliente. Página 66.*

**Fotografia 4.** *Fotografia da base “Vencedor” tirada em campo dia 20/1/2021, 9:45. O fechamento das bases apenas começava. Pude registrar o fechamento de bases tradicionais e antigas na cidade de Araraquara. Estas fotografias registram a disputa do mercado de transporte entre moto taxistas e os aplicativos de transporte. Página 72.*

**Fotografia 5.** *Sobre solidão no moto trabalho via aplicativos. Esta fotografia retirada no segundo semestre de 2022 por mim, e cedida pelo trabalhador que não quis dizer seu nome apresenta bem a angústia de estar só rodando pela cidade. O trabalhador informa que estava*

*sentado ali pois tinha uma entrega para fazer em uma rua do centro e não encontrava o caminho. Sem internet para poder por meio do GPS encontrar o caminho, apenas sentou. Numa aparência esgotada, a impotência e a frustração da solidão ficam bem evidentes. A solidão é predominante na vida dos moto trabalhadores por aplicativo. É de Gallo, líder dos entregadores antifascistas que vêm a provocação: hoje não é mais como nas fábricas. Nas fábricas os operários se viam, se sentiam, compartilhavam o mesmo sofrimento. Os aplicativos criaram novos operários, mais tristes, mais isolados. Espalhados pela cidade. Assim, eles não conseguem se comunicar, não conseguem se ver, como conseguirão fazer greves? Os aplicativos afastaram os trabalhadores, pois sozinho ninguém tem força. Ninguém consegue lutar. Página 74.*

**Fotografia 6.** *Vida Cansada: Companheiro moto taxista dorme enquanto aguarda o cliente da vez. A imagem demarca as fronteiras borradas entre o espaço de trabalho e a vida privada. O tempo de trabalho e o tempo de ócio. Aponta para o trabalho para além de sua lógica utilitária. Demonstra que em meio a solidão na base não resta outra coisa senão dormir. Quanto mais cheia uma base de moto táxi, menor é o tempo de descanso, maior é a remuneração. O inverso também é um fato, quanto mais vazia a base, maior a solidão, menor a remuneração, e mais difícil é o ofício. Assim que outro motoqueiro chegou da corrida, este interlocutor que estava dormindo se levantou e começou a conversar sobre futebol. Página 75.*

**Fotografia 7.** *Fotografia postada nas redes sociais de Romolo onde ele começa a convocar outros moto trabalhadores em um “trabalho de formiguinha” conversando individualmente com conhecidos para convencê-los da importância de lutar por direitos da categoria de entregadores. Romolo aparece fazendo um sinal de mão enquanto seu fone de ouvido pendurado pende entre suas pernas. É na rua que começa uma luta para conquistar um espaço físico e maior remuneração aos trabalhadores. É na rua que se constrói a casa. Página 94/95.*

**Fotografia 7.1** *Fotografia registrada no dia da criação da cooperativa – 7/4/2021 na imagem estão: Thiago (mascara preta), Romolo (máscara vermelha), Harley (de moletom azul e máscara branca), Edson (máscara branca e camisa de manga curta) e eu de máscara preta no primeiro plano da fotografia. Apenas os interlocutores que quiseram, por conta própria, participar da pesquisa, informando esta dissertação, tal como cederam sua imagem e suas falas durante a reunião. Página 83.*

**Fotografias 8, 9, 10, 11 e 12** – *Fotografias dos cartões das bases ou casas de moto táxi. Páginas 92, 93 E 94.*

**Fotografia 8.** *Foto retirada pelo autor do cartão da base Moto Táxi Família – 19/04/21*

**Fotografia 9.** *Fotografia encontrada nas redes sociais do Moto táxi Ronda – Encontrada em 19/04/21*

**Fotografia 10.** *Fotografia disponibilizada na rede Social do Moto Táxi São Paulo – Localizada em 19/04/21*

**Fotografia 11.** *Foto retirada pelo autor durante trabalho de campo na base Moto táxi 16 – 1º semestre de 2021.*

**Fotografia 12.** *Foto cedida por Tatiana – Dona da base Moto táxi Rosa de Saron – 1º semestre de 2022*

**Fotografia 13.** *Fotografia retirada durante trabalho de campo em 3/12/2021. Cidinha é uma mulher branca, de aproximadamente 50 anos (ela não quis declarar a idade oficial) mãe de dois filhos, divorciada. Moto taxista há 20 anos, Cidinha é uma moto trabalhadora muito reconhecida em Américo Brasiliense, cidade conturbada com Araraquara. Durante esse tempo trabalhado como moto taxista adquiriu clientes fiéis e respeito na base que trabalhou. Na imagem podemos ver que Cidinha estava realizando uma entrega quando foi chamada para entregar um documento na escola. Deste modo na mão direita ela traz peças de carro que seria entregue numa oficina mecânica na cidade. No caminho da mecânica parou no colégio para entregar documentos de um aluno.*

*Podemos perceber também que Cidinha utiliza um colete “exclusivo” não utiliza o colete da base em que trabalha. Conta Cidinha que isso foi motivo de briga interna. Os donos da base não gostaram que ela não utilizasse o colete da base. Ela por outro lado, se sentia mais segura com este colete da foto que segundo ela “Dá mais visibilidade e protege mais”. Apesar de não gostar, os donos da base tiveram que ceder às vontades de Cidinha, uma vez que ela mesma contou: “Ganhei esse colete do meu filho. Ele tem valor sentimental para mim, se eles não me deixassem usar eu saia da base”. Essa posição dura e fixa se dá pelo reconhecimento e pelo prestígio social que Cidinha tem como moto taxista. Os donos da base sabem que se Cidinha sair da base, ela levará todos os clientes que confiam nela para outra base, ou para corridas que ela poderia fazer “particular” atendendo no seu próprio celular sem depender da base. Atingir esse grau de reconhecimento, respeito e prestígio não é tarefa fácil, e para Cidinha levou vinte anos de sua vida! Página 96.*

**Fotografia 14.** *Fotografia retirada durante trabalho de campo em 3/12/2021. Aqui temos uma fotografia em detalhes da motocicleta de Cidinha. Podemos perceber que entre o banco do piloto e o banco do passageiro, Cidinha mandou fabricar um “banco de separação”. Este banco de separação é coisa rara de se ver, não se vende em lojas para motocicletas, foi feito sob demanda de modo artesanal a pedido de Cidinha para um serralheiro da cidade. Cidinha*

*nos conta que esse banco busca garantir sua segurança e seu conforto, assim como, pretende evitar situações de assédio e de violência que podem ocorrer ao transportar clientes numa moto. Cidinha conta também, que cansada de casos onde homens esfregavam suas genitálias nela, decide investir R\$400,00 para fazer esse banco de separação. Essa história toda nos aponta para duas coisas fundamentais: 1. A violência que mulheres moto taxistas enfrentam constantemente no seu ofício. 2. As formas de resistência que essas mulheres desenvolvem para poder trabalhar e ao mesmo tempo combater o comportamento típico de machos violentos e abusivos numa sociedade machista e patriarcal. O corpo é deste modo palco desta luta simbólica e estrutural. É também instrumento de resistência ao mesmo tempo que objeto da violência. O corpo é resistência e acomodação. É no corpo que se espelha as marcas violentas da história. Página 97.*

**Fotografia 15 e 16.** Base moto táxi Laranjal. Página 99.

**Fotografia 15.** *Base de Moto táxi Laranjal. Foto do campo 19/1/2021, 8:41. Na parede podemos observar o grafite que conclama o salmo 121:1,2. Este salmo diz que “Elevo meus olhos aos montes; de onde vem meu socorro? O meu socorro vem do Senhor, que fez os céus e a Terra.”*

**Fotografia 16.** *Base de Moto táxi Laranjal. Foto do campo 25/1/2021: 10:25, o grafite na parede demarca a sociabilidade nos bairros periféricos. Durante o trabalho de campo, me foi confidenciado um conflito que envolve este grafite e a foto anterior. O salmo pichado na parede é contraposto pelo grafite em letras de pichação. O salmo fica defronte a pichação com o nome da base. Esta disputa de desenhos nas paredes se traduz numa disputa sobre o sentido do religioso na base moto táxi laranjal. De um lado um motoqueiro evangélico pichou o salmo. De outro lado, outro motoqueiro ateu pichou na parede o nome da base, numa espécie de afronta ao salmo. Uma disputa entre sagrado e profano. Entre laicidade e fé nas bases de moto táxi.*

**Fotografia 17.** *Análise do cartão da base Alfa Moto táxi: Retoma o salmo pintado 121:2. Pintado na parede. “Feliz é a nação cujo Deus é o Senhor” possui denso significado de religiosidade entre os pares e trabalhadores da base Alfa Moto táxi, grande parte deles são homens negros, na faixa dos 40 anos, periféricos e evangélicos. Estas subjetividades e identidades não são encontradas em todas as bases, na verdade, em cada base estabelece-se um grupo heterogêneo ou homogêneo de interesses a variar de base para base. Não podemos falar em “o moto taxista” como o tipo puro, mas como bases que estabelecem regras e identidades compartilhadas sui generis. Página 100.*

**Fotografia 18.** Fotografia realizada em 14/3/2022 na base moto táxi Família. Aqui a frase “Abençoado por Deus” reforça essa relação entre trabalho, produção e as bênçãos sagradas. Reafirma que quanto mais se trabalha mais abençoado pode-se ser. Reafirma uma ascese capitalista de quanto mais se trabalha, mais valor se têm. Reafirma essa “ética protestante” pautada no trabalho, no tempo despendido para garantir o sustento familiar, reforça uma lógica do homem masculino provedor do sustento doméstico. Página 101.

**Fotografia 19.** Diálogo e fotografia retirada em 21/03/2022. O interlocutor Bruno é um homem negro, de 38 anos, casado, pai de duas filhas. Evangélico e migrante, veio de Pirai do Norte, na Bahia, para o Estado de São Paulo. Contou que em Pirai trabalhou como guarda noturno “particular” onde rodava o bairro com sua moto. Bruno nos informou ainda a escolha de trabalhar no moto táxi pela facilidade de poder utilizar a moto como ferramenta de trabalho, e como meio de rápido de inserção à um emprego. Conta que quando chegou em Araraquara não conseguiu arrumar emprego, deste modo, começou a trabalhar com sua moto no moto táxi e de lá para cá ficou, intercalando o moto táxi com outros serviços de entrega. Na fotografia podemos observar Bruno apertando a corrente de sua motocicleta. Este tipo de intervenção (manutenção) mecânica é fundamental e constante. Garante a sobrevivência dos moto taxistas. Em caso de a corrente não estar bem apertada ela pode “travar”, isto é, se enrolar e travar a roda da motocicleta. Se isto acontecer é acidente certo com grave risco de vida. Assim a manutenção da própria vida do trabalhador depende da manutenção constante em sua ferramenta de trabalho. Página 107.

**Fotografia 20.** Fotografia de Bruno retirada em 26/6/2022. Ele me permitiu fotografar uma marca-memória de seu corpo que remete a época que ficou privado de liberdade. Em seus dedos tatuagens de triângulos feitas dentro da prisão. Página 108.

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b>	Mortes no trânsito em todo Brasil 2011-2019	120
------------------	---	-----

## LISTA DE MAPAS

<b>Mapa 1</b>	<b>Rota 1 do moto taxista Rogério – Base moto táxi família</b>	<b>84</b>
<b>Mapa 2</b>	<b>Rota 2 do moto taxista Rogério – Base moto táxi família</b>	<b>84</b>
<b>Mapa 3</b>	<b>Rota 3 do moto taxista Rogério – Base moto táxi família</b>	<b>85</b>
<b>Mapa 4</b>	<b>Rota 4 do moto taxista Rogério – Base moto táxi família</b>	<b>85</b>
<b>Mapa 5</b>	<b>Rota 5 do moto taxista Rogério – Base Moto táxi família</b>	<b>86</b>

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b>	Levantamento bibliográfico sobre moto táxi por área de conhecimento	37
-----------------	---	----

## SUMÁRIO

<b>PRÓLOGO:</b> .....	<b>20</b>
<b>INTRODUÇÃO:</b> .....	<b>25</b>
OBJETIVO GERAL: .....	28
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:.....	29
MÉTODOS E METODOLOGIA: .....	29
Caminhos epistemológicos possíveis para uma escrita etnográfica contemporânea: .....	38
<b>CAPÍTULO 1 - LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO: UMA LITERATURA MOTO TAXISTA?</b> .....	<b>45</b>
1.1 A construção de uma bibliografia moto-taxista: Grafia e ficcionalização do ofício.....	47
1.2 LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO:.....	49
1.3 PLATAFORMA SciELO:.....	50
1.4 PLATAFORMA BDTD (Banco Nacional de teses dissertações): .....	52
1.5 Cultura e estrutura: A análise cultural imersa no dilema estrutural do capitalismo.....	56
<b>CAPÍTULO 2 – TÔ NA VEZ NA BASE: UM LÉXICO MOTO TAXISTA.</b> .....	<b>63</b>
2.1 Limpando o terreno: Afinal o que é o moto-táxi?.....	63
2.2 “Tô na vez na base”: Etnografando o cotidiano moto taxista. ....	70
2.3 Um dia de trabalho moto taxista: memórias, marcas, relações. Construindo interações e pertencas.....	80
2.4 Moto táxi antissistema: Formalidade e informalidade no serviço moto taxista em Araraquara-SP. ....	88
<b>CAPÍTULO 3: UM ACHADO DE CAMPO. A FORMAÇÃO DE UMA COOPERATIVA DE MOTO TRABALHADORES</b> .....	<b>104</b>
3.1 Sobre ser moto taxista: Compondo um grupo moto taxista .....	104
3.2 O moto táxi enquanto moto trabalho: vidas que produzem caminhos ao longo dos trajetos .....	104
3.3 Sentidos observados pelos caminhos do campo: o conhecimento se produz caminhando. A vida produz conhecimento. A vida se realiza no caminho. ....	111
3.4 SABERES E DISCURSOS: Práticas subversivas e a construção de uma identidade coletiva. ....	114
3.5 CooperAra e os discursos que orbitam sua construção:.....	119
<b>CAPÍTULO 4: O MOTO TRABALHO PARA ALÉM DA SOBREVIVÊNCIA</b> .....	<b>124</b>
4.1 Aprofundando a reflexão da vida moto taxista: particularidades e formação de um ethos moto taxista .....	124
4.2 O ethos masculino moto taxista formado nas bases ou nas casas de moto táxi: O gênero entrecruzando corpos. ....	127
4.3 Fé em Deus e Pé na tábua: Sentidos do sagrado no trabalho moto taxista .....	134

4.4 Fé na tábua e Deus no pé: Ou sobre como (não) enlouquecer no trânsito brasileiro... 138	
<b>EPÍLOGO:.....</b>	<b>151</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS: OU SOBRE UM NOVO COMEÇO. ....</b>	<b>159</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>163</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>165</b>

## PRÓLOGO

Terminei a graduação em ciências sociais em 2018. Entreguei como trabalho de conclusão de curso a monografia “*Nos banquinhos: Consumo entre um grupo de jovens em um bairro periférico de Ribeirão Preto*”, sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Ana Lúcia de Castro. Nesta monografia busquei interpelar como um grupo de amigos do bairro em que cresci entendia e produzia sentidos ao consumo de roupas, linguagem, e músicas na chave analítica proposta por Bourdieu a partir do conceito de *habitus*. Buscava interpretar os sentidos atribuídos no ato de consumir por meus interlocutores – e amigos de infância. Esta relação de proximidade corroborou muito ao processo de pesquisa. A abertura dos interlocutores à pesquisa era plena. A proximidade facilitava a comunicação. O desafio durante o trabalho monográfico foi, sobretudo, estranhar o familiar como já alertava Gilberto Velho (1978, 2003):

Da janela do meu apartamento vejo na rua um grupo de nordestinos, trabalhadores de construção civil, enquanto alguns metros adiante conversam alguns surfistas. Na padaria há uma fila de empregadas domésticas, três senhores de classe média conversam na porta da frente do prédio; dois militares atravessam a rua. [...] o fato é que, dentro da metrópole, [...] há descontinuidades vigorosas entre o “mundo” do pesquisador e outros mundos, fazendo com que ele, mesmo sendo nova-iorquino, parisiense ou carioca, possa ter experiência de estranheza, não-reconhecimento ou até choque cultural compatíveis à de viagens a sociedades e regiões “exóticas.” (VELHO, 1978, 127)

DaMatta (1973) em conhecida comunicação pessoal, nos alerta para a tarefa antropológica de realizar um duplo movimento de estranhamento para familiarização e seu inverso, sem perder de vista o caráter político em jogo no trabalho antropológico que sujeita sujeito e objeto a hierarquizações várias:

Vestir a capa de etnólogo é aprender a realizar uma dupla tarefa que pode ser grosseiramente contida nas seguintes fórmulas: (a) transformar o exótico no familiar e/ou (b) transformar o familiar em exótico.[...] O problema é, então, o de tirar a capa de membro de uma classe e de um grupo social específico para poder — como etnólogo — estranhar alguma regra social familiar e assim descobrir (ou recolocar, como fazem as crianças quando perguntam os “porquês”) o exótico no que está

petrificado dentro de nós pela reificação e pelos mecanismos de legitimação (DAMATTA, 1973, 4).

Após a entrega do TCC, e com o diploma na mão, em dezembro de 2017, busquei uma vaga de trabalho – era questão urgente. Em um cenário de alto desemprego, procurei primeiro trabalhar como professor. Entreguei dezenas de currículos. Só quem passou pela aflição de precisar de um emprego urgente entenderá o que se sucedeu. Nenhuma convocação para entrevista. Passados dois meses entregando currículos, as contas se acumulavam. À essa altura estava procurando qualquer emprego, fui em dezenas de mercados com currículo à mão – trabalho no que for preciso eu dizia. “Não há espaço para alguém com faculdade” me disse o gerente com um olhar desconfiado. À essa altura, até mesmo comida começou a faltar em casa. Comecei a trabalhar como garçom em uma pizzaria – era “freelancer” – que é um nome estrangeiro para profundamente explorado; sem chance de ter uma carteira assinada, e sendo convocado para trabalhar apenas aos finais de semana, o dinheiro era um complemento, era alimento, não era renda nem salário.

Foi aí que comecei a trabalhar como moto taxista no contra período da pizzaria. Cheguei em uma base de moto táxi com um currículo à mão. Conversei com o dono. “Preciso do emprego”, a placa na frente da base de moto táxi me chamou atenção “precisa-se de motoqueiro”. Fábio, dono do moto táxi, disse-me. “Já trabalhou como moto táxi?” sem ligar para o currículo. Respondi que não. “Conhece bem a cidade?” perguntou Fábio. Respondi que sim, menti, mas percebi que era mentira só durante o ofício. Fábio me disse: “pode começar agora se quiser. Você me paga dez reais por dia e pode usar a base e nossos clientes”, disse Fábio. Um misto de felicidade e medo me tomou. Fiquei assim, durante quase dois anos trabalhando como moto táxi.

Neste espaço conheci muitos moto trabalhadores e algumas, mas poucas, moto trabalhadoras. Alguns trabalhadores ficaram apenas semanas naquela base, outros estavam a anos e continuam até hoje a trabalhar neste ofício.

Em 2019, durante uma entrega de documentos para uma escola que era cliente do moto táxi, levei meu currículo e entreguei para a dona da escola que me chamou para entrevista, fui contratado e sigo como professor nessa escola até hoje.

Abandonei com isso o trabalho de moto táxi. Ao menos parcialmente, ainda hoje (2023) realizo entrega de produtos dirigindo motocicleta. Os conhecimentos aprendidos com meus colegas moto taxistas já me salvaram a pele mais de uma vez... Esticar a corrente da moto, verificar os níveis corretos de óleo do motor e do freio, saber o momento correto de trocar os

pneus, esse conhecimento, esse notório saber é fundamental. Agradeço aos colegas pelos ensinamentos.

Quando assumi as aulas como professor de Geografia, Sociologia e Filosofia no colégio algo me perseguia. Precisava refletir mais a fundo o trabalho moto taxista. Li muito sobre o tema, são mais de 5 teses e dissertações de fôlego sobre o trabalho de moto táxi. São mais de 30 artigos sobre a temática. Realizei um levantamento bibliográfico sobre o tema, mergulhei na literatura que reflete esse *outro*. Criei meu projeto de pesquisa, ou ele já estava criado e foi só então que percebi.

Mas eu tinha um problema; na verdade uma solução. Eu era(sou?) esse *outro*, minha experiência como moto taxista me permitiu outro olhar para o tema, um olhar de outro ângulo.

A bibliografia que li, quase em sua totalidade afirmava: “O moto táxi é fruto do desemprego” (MATOS, 2016); “o moto taxista é uma sequela do capitalismo radicalizado” (TIMÓTEO, 2014); “o mototaxismo é consequência da lógica de exclusão própria do capitalismo em países subdesenvolvidos” (FONSECA, 2006). Não discordo de nada disso, mas discordo veementemente de uma coisa: o que se atribui ao trabalho moto taxista não se pode atribuir ao trabalhador moto taxista. Enquanto a profissão moto taxista é algo bastante recente na história humana, o trabalho de seres humanos deslocarem no espaço outros seres humanos é bastante antigo, e sempre imerso por desigualdades de classes, de raça, de gênero, de território desigualdades estruturais que se articulam.

Dos pilotos do *cabriolet* francês aos pilotos das cadeirinhas do Brasil Império que carregavam a corte sobre os ombros (nos dois sentidos), sempre houve alguém (mormente das classes mais pauperizadas e no Brasil Império, os negros escravizados) para carregar alguém “nos ombros”. Tudo isto têm um sentido prático e simbólico denso. Tudo isto expõe relações de poder.

Construí a partir disso meu projeto de mestrado, cumprindo a promessa que fiz a Fábio, dono da base de moto táxi: “Eu vou voltar e estudar nosso cotidiano!”. Existem outras causas para além do desemprego e das forças excludentes do capitalismo que explica o trabalho dos moto taxistas. Essa é a hipótese que norteia essa dissertação. Além da estrutura capitalista exploradora, existem aspectos culturais que organizam e produzem sentido(s) neste ofício.

## **INTRODUÇÃO:**

Historicamente o Brasil investe e utiliza prioritariamente o sistema rodoviário de transportes. O transporte rodoviário veio interligar as regiões brasileiras através de estradas de rodagem, com o objetivo de fazer a integração das atividades econômicas e comerciais, em prol de interesses nacionais e internacionais que liga o interior ao litoral do país (Santos; Silveira 2003). Temos, por conseguinte, um cenário de trânsito caótico e com alto índice de fatalidades. Só em Araraquara-SP de janeiro a setembro de 2018 foram registradas 34 mortes envolvendo acidentes de trânsito (INFOSIGA, 2019). Aliado a isso ocorrem profundas modificações no mercado de trabalho pautadas na lógica neoliberal da flexibilização, da terceirização, da automação e atualmente da informatização da economia, fatores que somados, empurra grande contingente de mão de obra desempregada a recorrer aos mercados informais – entendidos aqui como a ausência de contratos e de proteção social (Lima, 2002).

A velocidade no deslocamento é efeito de um processo de precarização do trabalho, no qual os corpos são submetidos à velocidade de reprodução do capital. Novas categorias profissionais emergem a partir da informalização, ou mais recentemente da uberização do mercado de trabalho (Abílio, 2017). O moto-taxista é uma dessas novas categorias profissionais que lutam por reconhecimento – do amor, do direito e da solidariedade.

A partir da bibliografia encontrada sobre o tema, nota-se maior produção no campo da sociologia do trabalho, da administração e de campos da saúde. Nestas produções a perspectiva que sobressai a partir de projetos quantitativos encontrados é a tese de que o desemprego conduz os agentes a trabalhar no moto-taxi (Fonseca, 2006; Timóteo, 2014; Matos, 2016). Segundo Cavini e Souza:

O surgimento do segmento de moto-táxi ocorreu [...] em decorrência da crise econômica e do crescimento desordenado dos centros urbanos [...] outro fator que contribuiu para o surgimento deste serviço foi o desemprego crescente e a queda da renda familiar. (CAVINI; SOUZA, 2006, p. 2)

Ainda segundo Oliveira e Mendes e Silva (2008) houve um aumento:

No número de pessoas que buscam garantir sua subsistência e de seus familiares em ocupações pouco estáveis, no mercado informal de trabalho. Assim, o aumento do uso da motocicleta como instrumento de trabalho pode ser explicado, provavelmente, pelo desemprego entre jovens observado no Brasil na última década. (OLIVEIRA e MENDES apud SILVA, 2008, p. 246)”.

As marcas da informalidade no Brasil são antigas. Jacob Carlos Lima (2002) aponta que a informalização do trabalho já foi analisada como própria dos países subdesenvolvidos, como sinônimo ao crescimento da urbanização, ou ainda ao exército industrial de reserva. O mesmo autor aponta que, no Brasil “a informalidade é complementar às atividades formais, como produto da expansão do capitalismo em áreas periféricas. Não mais algo marginal, mas necessário ao processo de acumulação” (LIMA, 2002, 164). Aponta ainda que para os trabalhadores a informalidade é “não mais como uma reserva ao setor industrial, urbano e formal, mas uma forma de inserção num mercado no qual a reserva já estava saturada” (idem, 2002, 165). Lima (2010, 19) apresenta ainda, que no Brasil, a formalidade dos contratos de trabalho, historicamente, nunca ultrapassou o índice de 50% dos trabalhadores empregados, assim como a observância da legislação trabalhista e a extensão dos direitos sociais ficaram restritos aos grupos de trabalhadores mais “modernos” da economia, categorias organizadas e funcionários públicos, com maior poder de barganha.

Como apontado há uma bibliografia que deposita no desemprego a causa última do trabalho moto taxista em diversos municípios brasileiros. Observa-se também uma ausência de trabalhos no campo da antropologia que aborde esse ofício de modo qualitativo, isto é, compreensivo no sentido Weberiano – isto significa dizer entender os trabalhadores como agentes, que tecem “teias de significado” ao (re)produzir sua vida social – busca sentidos e significados das ações sociais; sempre intersubjetivas. A problemática que se desdobra e que orienta esta pesquisa é: será o desemprego a causa única/maior para o trabalho moto-taxista? Se sim, existe outras motivações, sentidos e significados que são acionados pelos agentes para realizar o trabalho? Se não, a mesma pergunta se impõe e com mais potencialidade.

Partindo do pressuposto que as transformações no mercado de trabalho empurram os agentes para a informalidade e para o trabalho flexível e precarizado, o objetivo desta investigação é questionar outras possíveis causas que levam o trabalhador moto-taxista não só trabalhar no moto-táxi, mas permanecer no ofício, por vezes, por décadas, em outras vezes, a vida toda. O tema deste projeto seria, portanto, compreender “as causas que levam os agentes a fazerem o que fazem” no sentido de Geertz (1989), e o objeto empírico são os(as) trabalhadores(as) de moto-táxi na cidade de Araraquara.

Esta dissertação será dividida em quatro seções além do prólogo e do epílogo. Na primeira seção apresentamos o prólogo contendo o entrecruzamento deste projeto com a vida pessoal do autor. Em seguida apresentamos de modo mais geral os objetivos gerais e específicos perseguidos ao longo da pesquisa. Apresentamos também as reflexões sobre método e metodologia derivadas do trabalho de campo. Ainda nessa seção, apresentamos o levantamento

bibliográfico feito ao longo da pesquisa que possibilitou aglutinar diversas pesquisas que refletem o cotidiano moto taxista e desdobrar ainda, algumas reflexões epistemológicas próprias do campo da antropologia. Durante o levantamento bibliográfico pudemos realizar um breve resgate histórico de outros ofícios que se ocuparam com o transporte de seres humanos ao longo da história; este movimento histórico que buscamos tem muito mais um valor heurístico, reflexivo, do que uma tentativa de realizar um profundo levantamento de dados, e produzir assertivas anacrônicas ou de produção de analogias. Ainda nessa seção pudemos desdobrar reflexões sobre a etnografia enquanto uma prática em busca da alteridade. Refletimos também sobre a etnografia enquanto texto que busca aglutinar diversas vozes e trajetórias – dos interlocutores, do pesquisador e do objeto de pesquisa.

Esta primeira seção poderia muito bem ser jogada para o final da dissertação (com o intuito de trazer a etnografia para primeiro plano) como um complemento para o leitor encontrar as referências de onde partiram as questões teóricas desta pesquisa. Por teimosia, ou melhor, para ser fiel com os caminhos reflexivos que eu mesmo trilhei nesta dissertação insisti em deixar no começo da dissertação esta parte mais bibliográfica. Buscamos escrever essa dissertação na ordem em que foi pensada. E esta pesquisa partiu de uma reflexão bibliográfica e teórica para só depois partir para a prática etnográfica. É uma questão estilística que desfavorece a etnografia em primeiro plano. Por outro lado, acreditamos, permite que o leitor caminhe no mesmo sentido que a pesquisa caminhou na íntegra. Perda de potência etnográfica? Somente o leitor saberá dizer ao final da dissertação. Se for o caso, me desculpo de antemão mas foi nossa intenção.

A segunda seção se ocupa em apresentar o trabalho etnográfico e os resultados desta empreitada ao longo do primeiro semestre de 2021 realizado na base de moto táxi “Moto táxi 16”. Apresento também algumas memórias sobre a estrutura do moto táxi, que aprendi ao longo de dois anos trabalhando como moto taxista. Nesta seção apresentamos algumas características principais e recorrentes do trabalho moto taxista, realizamos um breve levantamento histórico de outras modalidades do trabalho de transporte humano, tal como apresentamos de modo mais geral o tema (o moto taxismo) e o problema de pesquisa (as causas, as motivações e os sentidos que estes trabalhadores produzem e reproduzem durante o trabalho).

A terceira e a quarta seção se ocupam em apresentar o encontro que tive ao longo do trabalho de campo em uma das bases de moto táxi com moto trabalhadores via aplicativos de entrega, que se uniram para montar uma cooperativa na cidade de Araraquara. Pude participar da construção dessa cooperativa. Esta parceria não só me ensinou muito sobre moto trabalho, como também, possibilitou uma série de reflexões que foram utilizadas ao longo do trabalho

etnográfico nas outras duas bases de moto táxi. Ainda que o trabalho por aplicativo não seja nosso foco nesta dissertação, tanto o trabalho quanto os trabalhadores se movimentam em caminhos paralelos e por vezes entrecruzado com o trabalho e o trabalhador moto taxista.

A quarta seção é dedicada a apresentar o trabalho etnográfico e os resultados obtidos dessa empreitada. Etnografia desenvolvida na base “Moto táxi Laranjal”, “Moto táxi 16” e “Moto táxi Família” ao longo do primeiro e segundo semestre de 2021 e do primeiro semestre de 2022.

Em seguida trazemos um epílogo. Neste epílogo compartilho uma experiência que tive com moto taxistas na ilha de San Andrés e na cidade de Cartagena (Colômbia). Apesar de não poder chamar de etnográfica as observações que realizei nestas cidades por falta de tempo e dinheiro, creio ser interessante este olhar mais distante e de fora, que buscou um entrecruzamento de características semelhantes e distintas entre o moto táxi no Brasil e na Colômbia. Não se trata de uma comparação nem de uma tentativa de esmiuçar a realidade do moto táxi na Colômbia. Se trata de uma constatação da presença do moto táxi em diferentes países e sua centralidade nas relações sociais, na vida social, e até mesmo, para a estrutura capitalista no Brasil e na Colômbia, permitindo, trazer à vida invisibilidades. Permitindo relacionar a importância deste serviço para a economia de ambos os lugares. Permitindo refletir sobre a importância social de meus interlocutores e agentes.

Por fim, trazemos as considerações finais, momento do texto em que fazemos um balanço dos resultados encontrados ao longo da dissertação.

### **OBJETIVO GERAL:**

Esta pesquisa tem por objetivo apreender as motivações, os sentidos e os significados que os agentes produzem e utilizam para refletir suas ações subjetivas. Por meio da etnografia atenta à hermenêutica dupla derivada das pesquisas de campo (Geertz, 1989; Bourdieu 1998) buscamos entender o que leva os moto-taxistas a trabalhar nesse ofício, para além (mas levando em consideração) (d)as explicações que apontam profundas modificações no mercado de trabalho derivadas das tecnologias da informação e radicalização dos paradigmas modernos, suas continuidades e descontinuidades (Giddens, 1991) pautada na flexibilização do trabalho, na ausência de contratos, na ausência de direitos e de regulação (Lima, 2002), fenômeno que se intensifica no segmento de transporte de passageiros no momento atual com a uberização do trabalho (Abílio, 2017).

Neste sentido o objetivo geral desse trabalho é lançar um olhar antropológico para as práticas de vida dos interlocutores desta pesquisa, entendendo que é através dos sentidos atribuídos a essas práticas que os interlocutores mobilizam sentidos e motivações para manter-

se trabalhando como moto taxistas. Para tanto iremos atinar suas perspectivas da construção de seu cotidiano, suas táticas, suas estratégias, seus modos de construir caminhos e por conseguinte suas próprias vidas.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Caracterizar e apresentar um perfil destes moto trabalhadores, aludindo questões de gênero, classe social, raça, trajetória, entre outros fatores que nos ajudem a pensar a sua realidade social.
- Compreender os laços sociais e as redes de sociabilidade que os moto taxistas criam em seu ofício ou carregam para ele.
- Refletir sobre as causas, as motivações e os sentidos atribuídos pelos moto taxistas a seu ofício, o que permite refletir de que modo criam estratégias, táticas, e formas de fazer e produzir conhecimento no cotidiano.
- Refletir sobre o cotidiano moto-taxista em três pontos de moto táxi na cidade de Araraquara, levando em conta as percepções, vivências, experiências e os sentidos por eles atribuídos às suas práticas.

### **MÉTODOS E METODOLOGIA:**

Este projeto ancora-se numa perspectiva analítica que busca desvendar a dimensão simbólica (da cultura) a partir da observação empírica, em busca da “objetividade” possível, entendendo que os agentes constroem teias de significado na reprodução de sua vida social (Weber, 1974). Isto significa dizer que a fundamentação teórica desta empreitada, se dá pela perspectiva cultural, como produtora de sentido e subjetividades.

Busca-se neste projeto a hipótese de que a cultura alicerça a vida material. Para isso, partimos da ideia de Weber (1974) que as ações humanas possuem sentido e significado cultural, buscando esta interpretação por meio da descrição densa (Geertz, 1989).

Apoiados na noção de modernidade radicalizada<sup>1</sup> Giddens (1991), partimos do pressuposto de que, embora o mercado de trabalho no século XXI passe por profundas modificações – da terceirização á plataformação – ele mantém as características básicas da modernidade ao insistir em precarizar as condições de trabalho, empurrando grande contingente de trabalhadores aos mercados informais e irregulares.

Neste sentido, esta pesquisa é inovadora na medida em que busca encontrar outras causas, acreditando na cultura como o grande motivador do ofício moto taxista em detrimento das

---

<sup>1</sup> GIDDENS, Anthony. As consequências da modernidade; tradução de Raul Fiker - São Paulo: Ed. UNESP, 1991. O autor defende a ideia de que o contexto contemporâneo é marcado pelo acirramento das marcas da modernidade, o conflito de classe, a exploração do trabalho, as configurações da relação do trabalho com o tempo e o espaço mantêm as características da modernidade, isto é, da sociedade industrial, entretanto, marca o momento contemporâneo como radical, isto é, levando as últimas consequências essas marcas.

explicações mais estruturais e economicistas, que também possuem força explicativa na ocupação dos postos de trabalhos – a questão que aqui se desdobra é que o desemprego não pode ser causa única da explicação da potência de realização do trabalho humano.

O objeto empírico em questão são os trabalhadores de moto-taxi na cidade de Araraquara e sua imersão no mercado de trabalho da modernidade radicalizada (Giddens, 1991), frente a novas lógicas de apropriação do trabalho (uberização) (Woodcock, 2017; Fumagali, 2017; Abílio, 2017), da precarização e da informalização - ausência de contratos e proteção social (Lima, 2002).

Há de antemão uma bibliografia que aponta que o trabalho moto-taxista existe devido à imposição do desemprego (Fonseca, 2006; Timóteo, 2014; Matos, 2016). Esta bibliografia situa-se no campo da administração pública e da sociologia do trabalho. Nenhuma pesquisa empírica no campo da antropologia sobre o moto taxismo foi encontrada a partir do levantamento bibliográfico prévio (e que será apresentado aqui), e é justamente essa lacuna que este estudo pretende ocupar, trazendo para as ciências sociais, e mais especificamente para a antropologia, a reflexão sobre as subjetividades, dos sentidos, e dos significados que estes trabalhadores constroem antes, durante e depois de seu ofício, e sobretudo, ao produzir suas vidas.

É interessante notar também que a atividade moto-taxista se encontra no interstício histórico entre o “capitalismo moderno” e um “capitalismo digital” ou que se instaura por meio de “uma marca de descontinuidade” do capitalismo moderno (Giddens, 1991) não sendo nem uma coisa nem outra; atuando como um híbrido. Entendemos o moto táxi como um modelo híbrido de capitalismo pois carrega consigo marcas do capitalismo moderno e do capitalismo digital.

De um lado, as marcas impressas do capitalismo moderno que pudemos observar são: Presença de hierarquia (gerência e funcionários); controle do tempo a partir da demanda de clientes (um moto taxista não pode recusar uma corrida quanto está na sua vez, diferentemente de aplicativos como o Uber por exemplo); presença de uma ordenação tempo-espacial presente tanto na ordem da vez de cada modo taxista (ordenação temporal) quanto na vida na base de moto taxista (ou casa de moto taxista) que é um lugar de trabalho fixo, onde os moto taxistas têm que se deslocar e ficar por lá para poder trabalhar. Por outro lado, podemos já notar algumas marcas do capitalismo digital que começam a informar a estrutura de trabalho das bases moto taxistas, a saber: presença das bases em redes sociais (Instagram, Facebook, Whatsapp, etc); divulgação e prospecção de clientes através das redes sociais, formas de pagamento digitais como PIX; convivência dos motoqueiros além do mundo físico, formação de sociabilidades

entre os motoqueiros através de grupos de Whatsapp e outras redes sociais, ausência de contratos de trabalho; a onipresença dos smartphones nas bases moto taxistas que dissimulam tempo de lazer e tempo de trabalho; por fim, a convivência que por vezes toma a forma de disputa, outras de resistência, frente às empresas de tecnologia e terceirização do trabalho no ramo de transportes.

Todas essas características apontam para uma profissão que apresenta marcas digitais, ainda que opere na chave do capitalismo moderno. Isso produz duas características fundamentais: De um lado a presença do capitalismo moderno aponta para uma dominação e uma hierarquia já conhecida de gerência de funcionários garantindo uma estrutura de poder que solidifica as regras do ambiente de trabalho. De outro lado a presença da convivência digital dá a impressão de liberdade e autonomia ao trabalhador, que pode, enquanto aguarda um cliente, ficar mexendo no celular durante o trabalho e ativar no ambiente cibernético uma falsa sensação de tempo de lazer e descanso em detrimento do tempo de trabalho.

Acredita-se possível apreender outras motivações (simbólicas/culturais) sobre os sentidos que os moto-taxistas constroem sobre seu trabalho, sentido possível de ser buscado por meio de reflexões derivadas do trabalho de campo, em busca da descrição densa, que propõe focar a cultura e sua análise “não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como um ciência interpretativa em busca do significado” (GEERTZ, 1989, 15) (das ações). Como Gilbert Ryle (APUD GEERTZ, 1989) demonstrou, a diferença entre uma piscada e uma piscadela conduz o pesquisador a compreender sentidos de ações diferenciadas no que diz respeito a produção de subjetividades dos interlocutores e objetividade da própria pesquisa.

É justamente na interpretação dos dados obtidos através da observação que se suspende o sentido de verdade para se buscar o sentido hermenêutico (interpretativo) da cultura, das ações, isto é, localizado tempo e espacialmente na intersubjetividade dos agentes, espaço em que se constrói o significado das ações sociais.

A etnografia assume aqui o papel de “nossa própria construção das construções de outras pessoas, do que elas e seus compatriotas se propõem” (GEERTZ, 1989, 20), assim sendo, a etnografia como descrição densa é esse “pensar sobre o que o pesquisador pensa do que o nativo pensa de si mesmo” de modo interpretativo – e tudo bem, uma vez que o empreendimento etnográfico é justamente esse encontro entre “observador e observado” numa relação complexa que ultrapassa a cisão assimétrica entre “eu e eles”. Assim sendo, a descrição densa não busca um conceito de cultura que está “na mente” dos indivíduos e é formado por si. Entretanto, também não se busca uma abordagem da cultura como algo em si constituída, formada de fora dos indivíduos para dentro deles. A descrição densa busca uma abordagem da cultura que está

dentro e fora, que é objetiva e subjetiva, que busca compreender as causas, instituições, hierarquias, regras e estruturas externas, e interpretá-las em contexto às ações e elucubrações dos agentes sociais, isto é, com os próprios dados obtidos em campo, que estão ao mesmo tempo sendo produzidos pelo observado, e interpretado *sui generis* pelo observador.

No limite a cultura não está só na mente dos indivíduos, também não está somente em “seus corações” ... “A cultura (está localizada) na mente e no coração dos homens”, como lembra Geertz citando Goodenough (GEERTZ, 1989, 30).

A etnografia que propomos não consiste em “falar com ou sobre os informantes”, mas muito mais “conversar com os interlocutores” é o principal objetivo; a provocação também é de Geertz citando Cavell “Se falar por alguém parece ser um processo misterioso”, observou Stanley Cavell, “isso pode ser devido ao fato de falar a alguém não parecer de maneira alguma misterioso.” (GEERTZ, 1989, 40). Vale ressaltar que a fundamentação teórica também é em si, objeto da pesquisa, e, portanto, foi constantemente revisitada e atualizada a partir da demanda que o trato dos dados empíricos impõe; potência da etnografia em produzir o que Peirano chama de bricolagem intelectual (Peirano, 2014). Essa bricolagem intelectual se produz a partir da necessidade de análise dos dados obtidos em campo e não se trata de um mosaico em que as ferramentas teóricas não se comunicam. Também não se trata de uma rigidez teórica que não leva em conta os dados obtidos em campo. Os dados obtidos em campo exigem uma pluralidade de abordagens teóricas capaz de suscitar questões relevantes. Assumo essa perspectiva ao unir as perspectivas teóricas de Weber (1974), Geertz (1989), Tim Ingold (2015), Michel de Certeau (2002) e Favret-Saada (2005), como ferramentas analíticas. Acredito eu, esse é o fruto da bricolagem intelectual. A contribuições teórica dos autores citados se deu pela demanda das observações durante o trabalho de campo.

Para realização desta pesquisa, realizamos um levantamento bibliográfico por meio da base de dados “SCIELO”, “Plataforma Sucupira” e “plataforma BNDTD”.

O método que ancora esta empreitada é a pesquisa qualitativa, a partir da prática etnográfica e das técnicas derivadas desta prática: A observação participante (ou participação observante, ou “pesquisação”) como método, o uso do gravador, das fotografias, do diário de campo, das entrevistas com roteiro estruturado, semiestruturado e sem roteiro prévio e sobretudo o diálogo informal como técnicas, estes foram os instrumentos científicos da pesquisa.

O recorte empírico foi limitado a quatro grupos de trabalhadores e de três “bases” diferentes de moto-taxi na cidade de Araraquara. As bases moto taxistas são o lugar de trabalho dos moto taxistas. Utilizo a ideia de lugar de trabalho em detrimento a ideia de espaço de

trabalho. Valendo-me das ideias de Tim Ingold (2015, p. 109) prefiro a ideia de lugar em detrimento da ideia de espaço. Uma vez que os agentes se movem entre lugares, e não no espaço. E neste movimento entre lugares, tecem *malhas* (ao invés de redes) de interrelações. Interagindo com *coisas* e não objetos. E dessas interrelações criam vidas, vivências, malhas de relações e significados compartilhados.

Entende-se que a escolha por esta metodologia se apresenta como inovadora no que tange o objeto em questão. Ao menos do levantamento bibliográfico prévio, as pesquisas que estudaram o moto-táxi utilizaram uma abordagem mais quantitativa, também muito relevante, porém, como se apresentou anteriormente, percebe-se um caminho para compreender outras razões que levam os moto-taxistas a exercerem o ofício a partir de uma abordagem etnográfica que busca questionar a exclusividade do desemprego como motivador.

Entendemos que a etnografia nesta pesquisa, não se trata de um fazer enquanto método, além disso, como atentado em Peirano (2008) a etnografia acontece a partir de uma prática na qual ocorrem trocas simbólicas dos dados e das evidências do campo, tal como é fruto da hermenêutica dupla entre observador e objeto. Não obstante, segundo Geertz (1989) a etnografia é enfim, um empreendimento, um esforço intelectual que resulta numa descrição densa que busca captar os diversos tipos de dados sensórios e intersubjetivos derivados das trocas realizadas na pesquisa de campo. Mais ainda, a partir de Ingold (2015) a antropologia não se resume à etnografia, mas prescinde dela, uma vez que a análise teórica depende da observação empírica. A observação empírica por sua vez não se trata de um olhar à distância, se trata de um olhar em perspectiva, imerso, mergulhado nas tramas de vivências que se desdobram na relação com os interlocutores e seu mundo social.

Deste modo, após a realização da etnografia em duas bases de moto taxistas notou-se grande constrangimento e pouca abertura dos interlocutores para responder formulários, realizar entrevistas estruturadas, realizar gravação de conversas semiestruturadas. Por este motivo, ao longo da trajetória de pesquisa, alterou-se a metodologia da observação participante. Ao invés de acompanhar o cotidiano nas bases como pesquisador, decidi na terceira base de moto táxi, voltar a trabalhar como moto taxista. Esse empreendimento foi fundamental não só para construir relações de maior proximidade com os interlocutores, mas, sobretudo, me permitiu ser novamente afetado no sentido de Favret-Saada (2005) por este cotidiano. Ser afetado implica aqui, abrir-se a sentimentos. Medo, angústia, adrenalina, alegria, felicidade, calor, frio. Ao nos permitimos sentir, nos permitimos estar abertos ao diálogo. Não ao inquérito, ou ao questionário, mas à troca não hierarquizada de conhecimentos e informações; de experiências e de vivências, de sentimentos, histórias, memórias e marcas.

Entendemos cotidiano aqui não como algo que se dá por si, um acaso ou um acontecimento. Entendemos como De Certeau (2002) o cotidiano como “*uma construção*”, como “*uma invenção*”. Um acontecer operatório de táticas e estratégias, modos de produção de conhecimento e operação de lugar social. É interessante destacar uma vivência que tive no meu segundo dia de trabalho de campo na base “moto táxi família” para ilustrar como o cotidiano é uma criação constante de táticas e estratégias.

Eu era ainda um neófito naquela base. Meu terceiro dia foi constrangedor (narrarei mais a frente o terceiro dia na base moto táxi família), não sabia nem onde estacionar minha moto naquela base abarrotadas de motocicletas. Rogério que estava trabalhando há tempos naquela base parte para uma corrida no mesmo bairro que eu fui levar uma cliente. Rogério é um homem nascido e criado em Araraquara. Pai de duas filhas e divorciado, é um homem negro, de 45 anos. Rogério me informou que trabalhava até pouco tempo numa loja de venda de ração animal, e no contra período trabalhava na pizzaria para conseguir custear a guarda da filha que ele estava buscando judicialmente. Rogério foi como Romolo um grande amigo durante a pesquisa, na base moto táxi família foi um dos moto taxistas mais solícitos à pesquisa, e um dos interlocutores que mais compartilhou sua história de vida comigo. A seguir apresento uma foto cedida por Rogério:

FOTOGRAFIA 1.



*Fotografia cedida por Rogério tirada por ele mesmo. É muito difícil conseguir que os moto taxistas cedam fotografias de si. A recusa de compartilhar material fotográfico e material de entrevistas com roteiro estruturado ou semiestruturado já foi citada nessa dissertação. Deste modo, tanto Rogério como Romolo aparecerão com mais frequência pois foram os interlocutores que mais permitiram abertura para coleta desse tipo de material. Além disso, tanto com Rogério quanto com Romolo pude me aproximar e criar relações de amizade que extrapolam o trabalho etnográfico, me mantenho em contato com ambos.*

Tanto eu como Rogério levamos clientes em uma corrida no bairro Selmi-Dei, um bairro muito afastado do centro da cidade, onde ficava a base “moto táxi Família”. Depois de percorrer dez quilômetros deixei a cliente na casa dela. Não conhecia bem o caminho de volta e seguiria no instinto a rota que eu pensava mais curta para voltar à base. No caminho de volta encontro Rogério que passa velozmente ao meu lado fazendo sinal de mão e buzinando para que eu o acompanhasse. Eu não conhecia bem o Rogério, também não conhecia bem o caminho de volta.

Fiquei com medo de acompanhá-lo, mas achei que ele me mostraria algum caminho mais curto. Titubei mas acabei por segui-lo. Comecei a achar estranho quando Rogério pilota sua rota para o rumo de um canavial. Continuo a segui-lo. O medo começa a falar mais alto. Começamos a atravessar o canavial de moto. Cana-de-açúcar dos dois lados de uma pista de barro estreita que cortava o canavial e que batia em minha cintura. No dia anterior havia chovido e o canavial estava lamacento. A moto derrapava. O medo aumentava enquanto nos embrenhávamos mais fundo naquele canavial. Rogério, na minha frente, olha para trás e dá risada enquanto acelera naquele canavial. Meu coração disparado. Rampas de barro faziam a moto saltar naquela pista úmida. A moto derrapava na aterrissagem. Meu coração batia na boca, eu pensava em voltar, mas já tinha percorrido uma grande distância naquele caminho, voltar seria pior. Seguimos. Mais saltos, coração disparado. Medo de cair. Medo de machucar. Medo de voltar para trás e perder o “respeito” de meu interlocutor. Decido segui-lo. Um caminhão passa por nós na pista estreita e temos que desviar. Mais adrenalina.

Por fim, termina o caminho entre o canavial, chegamos em uma avenida asfaltada e deserta que se liga com uma grande avenida que leva para o centro. A adrenalina vai baixando aos poucos, pareio minha moto com a de Rogério em um semáforo. Por dentro eu estava esbaforido. O coração ainda palpitava. Rogério com um sorriso no rosto começa a rir. Olha para mim, o sinal abre e Rogério dispara em alta velocidade com sua moto cortando a avenida e costurando os carros. Eu o acompanho. O pior tinha passado. Chegamos na base, Rogério chega pouco antes de mim, me espera sentado na moto, e quando eu chego ele me pergunta: “E aí, curtiu? Adrenalina?” E dá risadas ... Eu respondo com a voz trêmula que sim, que achei “muito

louco” o caminho, por dentro eu só pensava na minha companheira e nos meus gatos. Rogério ri ainda mais.

Dessa experiência nos tornamos mais próximos. Isso permitiu nossa comunicação e nossa aproximação nos próximos dias. Ao custo do medo e do risco, nos aproximamos. No dia pensei em matar Rogério por me enfiar numa enrascada dessa. Mas, sendo sincero, eu também gostei da aventura. Gosto de pensar que foi uma forma de me convidar ao grupo. Um ritual de passagem.

Esse sentimento duplo de medo e aventura me fez pensar o caminho escolhido por Rogério como uma estratégia: Uma forma de escapar do comum, ao mesmo tempo cortar caminhos. Era necessário, evidentemente, conhecimentos para traçar tal estratégia. Esses conhecimentos se operam como “táticas” no sentido que De Certeau (2002) dá ao conceito. A tática é uma forma de operar conhecimentos do dia a dia para transformar o cotidiano numa invenção, numa criação, numa ressignificação que escapa ao lugar comum da rotina configurando o cotidiano como uma forma de caçar novos caminhos, encurtar distâncias, criar novas experiências.

Essa aventura tanto corta caminhos, como cria outros. Cria relações (como criou a nossa), cria histórias (como a que conto agora), cria escapes (como criou escape do trânsito lotado da cidade e da vigilância da polícia). Demonstra um poder, o poder de conhecer a cidade. Não só a cidade por onde todos passam, mas a cidade desconhecida. Aquelas cantos que só quem trabalha todo dia pilotando há de conhecer. Essa experiência foi fundamental para que eu me afetasse àquele cotidiano.

Foram realizadas quinze visitas a campo na base moto táxi laranjal e na base moto táxi 16 utilizando de entrevistas sem roteiro prévio, realizando conversas informais pelos motivos apresentados acima – geralmente, nas bases, os moto taxistas pelo seu cotidiano corrido não têm tempo, mas também, têm pouca abertura para responder questionários formais. Analiso os motivos dessa recusa mais à frente nesta dissertação.

A partir desta dificuldade, na base moto táxi família trabalhei durante 45 dias de segunda a sexta feira das 13:00 as 18:00 e na quarta e na sexta feira trabalhei também no período diurno, das 7:00 as 12:00 saindo para almoçar e retornando as 13:00 horas. Não trabalhei e não acompanhei o período noturno, tanto por medo, quanto por prudência.

Ao longo de toda esta trajetória foram realizadas mais de 40 entrevistas. Destas, 15 foram realizadas por meio de roteiro semiestruturado e em profundidade, com gravador, e com a autorização do interlocutor. As entrevistas com roteiro semiestruturado e em profundidade foram realizadas apenas na base moto táxi família. Demorei a perceber e encontrar um caminho

para realizar as entrevistas estruturadas. Como dito anteriormente os interlocutores das outras bases se negavam a participar de uma entrevista “oficial”. Sabendo disso, na base moto táxi família, além de trabalhar como moto-táxi para ampliar minha abertura com os interlocutores, decidi pagar a quantia módica de R\$10,00 para cada entrevista cedida pelos interlocutores. Entendi que a cada segundo que eles participavam das entrevistas “oficiais” eles perdiam a possibilidade de atender as corridas na base. Para evitar prejuízo aos interlocutores decidi custear as entrevistas em proporção ao preço médio das corridas na base. Este pagamento, entretanto, não foi bem aceito por vários moto taxistas que se recusaram a receber o valor. Isso me fez pensar o sentido que os moto taxistas atribuem ao valor, ao trabalho e ao tempo: o valor do trabalho de um moto taxista é sua expertise, seu ofício, seu conhecimento: pilotar a moto, pilotá-la muitas vezes por onde ninguém pilota, cortando caminhos, colocando-se em aventuras. Esta é uma forma de criar estratégias que lhe darão mais recursos (menos custo), mas é também uma forma de “inventar o cotidiano”, criar caminhos, operar rotas, maneiras de caçar tempo e encurtar espaços. Seu trabalho é esse *savoir-faire* do pilotar, conversas “muito metafísicas”, “muito abstratas” não os interessam muito. Claro, há sempre um Romolo e um Rogério nas bases moto taxistas para se conversar sobre as contradições sociais. Porém, na maioria dos casos, é fé na tábua e Deus no pé.

Assim, o roteiro se mostrou menos eficaz do que as conversas informais e do que as “aventuras” e “riscos” compartilhados. Poucos interlocutores se abriam para responder o roteiro. Isto apontava para o significado do trabalho moto taxista: para eles mais valia seu trabalho e sua expertise do que compartilhar sua história de vida – algo que os deixava profundamente constrangidos, perguntar sobre suas histórias de vida.

Veza ou outra pude pescar essas histórias de vida. Mas meus interlocutores preferiam contar suas aventuras como moto taxista mais do que suas vivências enquanto não moto taxistas. Isto aponta para a centralidade do significado de pilotar uma moto. Poder, conhecimento, perícia, tática, estratégia: tudo isto é fundamental para a autoestima de meus interlocutores. Preferiam ser vistos como doutos pilotos do que como seres humanos com origem econômica e social desprivilegiada.

O roteiro usado na entrevista está na seção “anexos” desta dissertação assim como o termo de consentimento que foi assinado por aqueles que apresento na dissertação. O nome dos interlocutores não foi alterado, com exceção de um interlocutor, todos os demais pediram para manter o nome original na escrita deste trabalho. As conversas informais que tive foram fundamentais para me inserir no campo e realizar conexões com outros moto taxistas. Cito também ao longo da dissertação de modo indireto (poucas vezes) essas conversas informais,

nesses casos não apresento o nome do interlocutor, optando por invocá-los por amigos, colegas ou mesmo interlocutores.

### **Caminhos epistemológicos possíveis para uma escrita etnográfica contemporânea:**

Realizar uma etnografia nas bases moto taxistas foi um desafio. A pouca abertura dos interlocutores, a dificuldade de adentrar questões mais íntimas de suas vidas, a correria de entrar e sair de moto nas bases, o barulho ensurdecido da rua da frente da base (local de parada de ônibus no terminal rodoviário), tudo isso dificultava nossa comunicação. Necessitei portanto de uma reflexão teórica e ética apurada sobre como transcrever o que observei. Busquei na história da antropologia, e mais especificamente, numa revisão da prática etnográfica ao longo da história da antropologia, alicerce para realizar a etnografia de modo mais ético e comprometido em ouvir aqueles que não queriam falar. Este balanço teórico e bibliográfico sobre etnografia será escrutinado neste subcapítulo. Este movimento se mostrou necessário. Todo etnógrafo realiza seu trabalho ancorado nos predecessores. Não à toa, *Os Argonautas do Pacífico Ocidental* continua sendo leitura obrigatória – e que bom! – uma vez que os dilemas encontrados por outros etnógrafos abrem caminhos para nossa própria pesquisa, e descortina reflexões fundamentais para nossa prática e escrita etnográfica.

A antropologia enquanto ciência moderna pautada no trabalho de campo e na prática etnográfica como caminho para a alteridade se consolida a partir e sobretudo da consagrada (e polêmica) expedição de Malinowski às ilhas trobriandesas e suas análises funcionais/ficcionais da vida polinésia e de sua “estrutura particular” “o kula” que forma o todo (os trobriandeses e sua vida simbólica). Uma empreitada pautada na autoridade científica neutra, distante (e teatralmente próxima), permeada por imponderáveis, controláveis pela postura “do cientista branco europeu racional/Descartiano do século XIX” (CLIFFORD, 2008). Em que pese que Malinowski contrapõem a visão do viajante, do catequizador, e do funcionário imperial, ao mesmo tempo que se opõe ao antropólogo de gabinete. E nisto reside sua maior contribuição.

Durante a década de 1920, Malinowski desempenhou um papel central na legitimação do pesquisador de campo, e devemos lembrar nesse sentido seus ataques à competência de seus competidores no campo. Por exemplo, o magistrado colonial Alex Rentoul. (CLIFFORD, 2008:22).

Outras antropólogas e outros antropólogos contribuíram enormemente para a consolidação desta autoridade etnográfica em busca da alteridade no vislumbre de “estranhos costumes não tão estranhos assim”.

O desenvolvimento da imagem do pesquisador de campo na América, de Frank Hamilton Cushing (um excêntrico), a Margaret Mead (uma figura nacional), é

significativo. [...] o ataque ao amadorismo em campo foi levado ainda mais longe por A.R. Radcliffe-Brown que [...] passou a tipificar o profissional da ciência, descobrindo rigorosas leis sociais. (CLIFFORD, 2008:22).

Contra-pondo-se aos antropólogos evolucionistas como Tylor e Morgan, esta geração de antropólogos, que podemos chamar de experiencial, da primeira fase da disciplina (Boas, Mead, Radcliffe-Brown, Evans-Pritchard, por exemplo) romperam certos paradigmas do distanciamento do objeto, e da postura do “cientista de jaleco” ou “de gabinete”. Mergulhar na cultura do outro durante um longo período de trabalho de campo, atento às estruturas mitológicas, de parentesco, da “personalidade”, passou a ser a principal tarefa da antropologia. A alteridade construída ao longo do tempo, pelas intensas trocas, próprias do fazer etnográfico, se tornou o objetivo primeiro. Neste movimento o pesquisador era o “sujeito autônomo” e seu objeto o “autor generalizado”

o ponto de vista do nativo, “os trobriandeses”, “os nuer”, “os dogon”, como estas e outras expressões similares aparecem nas etnografias. “Os balineses” funcionam como os “autores” da briga de galo textualizadas por Geertz. (CLIFFORD, 1997: 39).

O outro ou outrem, aparecia então como sujeito generalizado, “o sujeito é”, “o outro é”, esta reificação limitava a compreensão das formas plurais de existência do outro, ao mesmo tempo que gerava um apagamento da interlocução entre o pesquisador “sujeito anônimo e autônomo” e sua experiência de campo. A potência da polêmica na publicação do diário de Malinowski guarda esta tensão, entre a experiência do etnógrafo em campo sempre subjetiva, e a busca de uma análise objetiva, totalizante da vida social. “O etnógrafo, portanto, usufrui de uma relação especial com uma origem cultural ou um “sujeito absoluto” (CLIFFORD, apud. Michael-Jones, 2008:39).

Diversas críticas derivaram deste cenário – da crítica interpretativa, da crítica dialógica, e da crítica polifônica – todas buscam relativizar a figura deste pesquisador “autônomo do Iluminismo”.

As críticas pós-estruturalistas (Foucault, Derrida, Guatarri, Lacan, Bakhtin) e pós-modernas (J. Clifford, G. Marcus, James Boon, Paul Rabinow, entre outros) à atividade epistemológica da filosofia e da antropologia foram essenciais para a “virada linguística na antropologia”. As antropólogas/os não mais dizem “os trobriandeses são”, mas “interpretam no kula determinado sentido”, não afirmam mais “o ritual moicano é”, mas “o ritual moicano produz subjetividade(s)” sempre no plural.

Caldeira (1988, 40) aponta ainda duas críticas centrais do pós-estruturalismo e do pós-modernismo aos paradigmas clássicos da disciplina:

Tentando resumir as críticas elaboradas pelos antropólogos pós-modernos americanos, podemos dizer que elas incidem basicamente sobre dois aspectos: De um lado, tentam revelar os dispositivos pelos quais os etnógrafos clássicos construíram seus textos de modo a criar uma descrição que, se se legitimava no fato de que os antropólogos tinham a experiência de uma outra cultura, na verdade negava essa experiência enquanto tal nos textos, apresentando apenas sua reelaboração: as culturas descritas como totalidades autônomas e integradas. De outro lado apontam a produção do distanciamento entre as culturas e criticam a ausência de uma perspectiva crítica em relação não apenas as culturas estudadas, mas à relação dessas culturas com as culturas dos antropólogos. (CALDEIRA, 1988, 140).

Antropólogas/os mais contemporâneos, debatem a partir da década de 1970, como traduzir a experiência etnográfica relativista e subjetivista no texto etnográfico. Asad (1973) realiza uma dura crítica à postura “inocente” do antropólogo profissional, alertando aos jogos de poder imersos na experiência etnográfica. Jameson (1985) propõe uma meta-antropologia capaz de promover “pastiches” ou “bricolagens da realidade”; Geertz (1989) propõe um modelo de descrição densa, que pretende captar a interlocução entre pesquisador e interlocutor para além do dito, em um movimento sempre interpretativo; Rabinow (1985) vai além, e diz que uma mudança apenas textual não resolve o dilema da “neutralidade” expressa na disciplina desde os primórdios: “[...] a mudança textual não nos oferece nenhuma garantia, não contém nenhum poder secreto, não fornecem nenhuma senha (password) textual para a verdade ou para a política.” (RABINOW, 1985:6-8).

Caldeira (1988) traz em seu texto a análise de três etnografias contemporâneas que buscam na escrita etnográfica a superação dos paradigmas limitantes das etnografias clássicas: em particular o apagamento do “informante”, ou melhor, interlocutor, pela unicidade da voz do antropólogo.

Na etnografia de Crapanzano, *Waiting* (1985), o autor busca “dar voz ao nativo”, seu “nativo” é o sujeito branco da África do Sul, em um contexto onde o apartheid gritava duras marcas racistas na sociedade sul-africana. Nesta tentativa de “dar voz ao nativo” Crapanzano se exime do texto. Sua voz e sua escrita se apagam na fala dos nativos brancos, o racismo denunciado fica assim, sob a análise do leitor, e a voz da autoridade etnográfica se distancia, se

exime, se anula, se mantém fortemente “neutra” seja o lá o que isso significa. Caldeira citando Jameson:

Crapanzano queria produzir uma etnografia pós-moderna, e provavelmente ele foi bem-sucedido. Afinal, o que mais caracteriza o pós-modernismo que o pastiche dos comentários, o jogo de imagens, o achatamento da história, a descontextualização, a neutralidade a textualidade (JAMESON, apud. CALDEIRA (1985) 1988:151).

A crítica de Jameson trazida à luz por Caldeira nos aponta à questão caríssima na antropologia: Não basta mudar a forma de escrever o texto etnográfico em busca de bricolagens de múltiplas vozes, os antropólogos situam-se no texto, disputam poder, estão imbricados na realidade que “estudam”, deste modo seu engajamento político e ético na construção do texto etnográfico é fundamental. Cair numa “neutralidade”, num “achatamento da história” é um risco e uma problemática levada a cabo pelos pós-modernos.

Na etnografia de Richard Price *First-time* (1983) o autor busca realizar uma cacofonia, uma junção de recortes da fala dos interlocutores (no topo da página escrita) e das interpretações do etnógrafo (nas partes mais baixa da página escrita) sobre as narrativas sobre o *first-time* – histórias derivadas da memória oral do povo quilombola Saramaka do Suriname sobre um período crucial de sua história – a fuga em massa desses escravos dos plantations em que viviam e sua consequente resistência à reescravização garantindo por meio dessa luta sua liberdade em 1762. Esta etnografia é permeada por uma questão tensa para Price, por um lado a reconstrução da história do *first-time* significava a perpetuação de sua história oral por meio da escrita (garantindo a “voz do nativo”), por outro, essa história seria, possivelmente, fortemente modificada pela voz do antropólogo. Este impasse se resolve por um longo trabalho de campo, que aproximou Price aos mais velhos e conhecedores das narrativas sobre o *first-time*. Desta aproximação, culminou uma troca de experiências entre o antropólogo e seus interlocutores na escrita etnográfica, gerando uma escrita onde a voz do antropólogo e a voz do nativo compartilham a página, estando a voz do antropólogo (especialmente e textualmente) abaixo da do nativo. Para Caldeira (1988) Price na análise do *first-time* dos Saramaka conseguiu realizar a “cacofonia” a “polifonia de vozes” sem deixar de colocar com algum distanciamento, e de modo diluído suas interpretações e críticas ao conteúdo apresentando.

O último exemplo de Caldeira (1988) está na análise que a autora faz da obra *Wild Man* (1987) de Michael Taussig. A autora aponta que sua análise sobre o terror e sua tentativa por meio da experiência textual tentou e pode ter sido bem-sucedida no que tange o estranhamento, a cacofonia, e a impressão de sentidos. Até mesmo a crítica cultural e atuação política aparece de modo mais veemente.

Para a autora por fim, a antropologia pós-moderna com suas críticas à escrita do texto aponta com razão para a questão da responsabilidade do autor e seu intento de “traduzir” “transmitir” o outro e seus modos de produzir sentidos para a vida social. A responsabilidade do antropólogo, entretanto não finda aí. Para a autora a questão da tomada de posição política é decisiva e central, e indispensável para a crítica da cultura dos “outros” possíveis, muitas vezes, este outro, nós mesmo, e a sociedade que nos forjou.

Da maneira que eu vejo, a crítica pós-moderna à antropologia terá sentido se, ao questionar a autoridade monológica do antropólogo, ao quebrar sua condição de única voz ou voz dominante, criar condições para que sua presença se transforme em uma outra coisa, mas sem desaparecer. E essa outra coisa é, ao meu ver, uma presença crítica, que não se furte a considerar sua relatividade, a sua existência entre outras, mas que também não se furte a entrar no jogo de forças em que a pesquisa antropológica se faz para fornecer uma interpretação que se define em termos críticos e políticos. (CALDEIRA, 1988, 151).

Essa seção que analisa os paradigmas contemporâneos da escrita e da pesquisa etnográfica orientou a escrita dessa dissertação; atentos a discussão mais contemporânea do fazer antropológico na prática etnográfica, não buscamos a cacofonia ou a polifonia. Não aderimos à corrente pós-moderna da multivocalidade. Nos assentamos na busca da descrição densa, e, mais ainda, fazemos do afetamento no sentido proposto por Saada (2005) parte constitutiva do campo e do texto etnográfico. Isso significa dizer, que ao longo do trabalho de campo a necessidade de me situar de modo participante (algo mais que observante) proporcionou algumas pistas que seguimos, estas pistas não seriam possíveis se eu não estivesse frontalmente engajado, participando e sendo afetado pelo contexto do trabalho de campo. Posso citar de antemão que a parceria que construí com Rogério só foi possível através desse afetamento. Espero que em outros momentos isso volte a se tornar evidente.

Ao sentir o cotidiano sentimos e percebemos as relações. É da análise e interpretação dessas relações e desses (des)encontros que se torna possível a escrita do texto etnográfico, realizar uma descrição densa passa daí a ser a descrição dessas convivências, esmiuçando os sentidos e as táticas operadas na concretização dessas convivências.

A descrição densa que propomos aqui trata-se de buscar minuciosamente os detalhes da interação social – enquanto um texto – cujos significados se estabelecem nos seus contextos específicos de enunciação. Aprender essa rede de significados (dos gestos, das ações, das

enunciações, dos símbolos) e transmitir aqueles que foram possíveis atinar através do trabalho de campo por meio textual é o empreendimento que buscamos.

Não obstante, estar atento ao debate mais contemporâneo da antropologia nos coloca o desafio de trazer para essa descrição densa a centralidade das enunciações dos interlocutores, que por viverem o cotidiano e o reinventarem constantemente (De Certeau, 2002) têm mais a dizer e pensar do que quem coloca o texto etnográfico no papel.

O texto etnográfico por essência sempre será escrito por mais de uma mão. A transcrição para o “papel” não necessariamente. Isso atina à uma questão ética e política. Política enquanto texto imbricado em jogo de poderes e relações na escrita do texto etnográfico, atentar-se às reais demandas dos interlocutores, suas reais percepções de si e “traduzir” isto de modo textual evidentemente, se alinha com os interesses políticos da representação de si dos interlocutores. Ética, porque uma vez que os interesses das representações de si dos interlocutores estão em jogo, transcrever para o papel, vivências, convivências, narrativas, histórias, táticas e estratégias deve ser sempre um deslocamento da cadeira do antropólogo. Também é muito mais do que escrever “olhando sobre o ombro do nativo” é escrever com a anuência ética daquilo que os interlocutores querem que se diga sobre si, ou ainda, não se diga; Muitas vezes existem mais palavras no silêncio do que no diálogo. Escrever um texto etnográfico é eticamente refletir também, sobre o que não escrever. Este é o duplo desafio – ético e político – que se desdobra no momento da escrita.

Para além do debate contemporâneo do fazer etnográfico, esta dissertação se inspira profundamente num caminho epistemológico que observa a agência dos agentes sociais, isto é, focaliza a análise a partir da ação social e de seus modos de resistência, muito mais do que analisa a estrutura que submete os agentes à dominação. Isto não significa negar a estrutura, significa sim entender que isto não é tudo.

Lançar um olhar mais atento e detido as formas da ação social (Weber), da produção de sentidos simbólicos e significados coletivos produzidos através da interação social (Geertz), sem perder de vista que o antropólogo está também de algum modo sendo atravessado pelas experiências do campo, e que esse atravessar produz um lugar específico e afetado do antropólogo mediante seus contextos de pesquisa (Favret-Saada). Buscamos estar atentos às formas de resistência, de jogo, de criar estratégias, táticas e formas de luta dentro de um sistema de dominação, onde, os interlocutores de pesquisa, isto é, os agentes sociais, (re)criam seu cotidiano incessantemente como forma de resistir, como forma de lutar, como forma de existir e de se colocar no mundo (De Certeau, 2002).

Por fim, mas não menos importante, buscamos refletir de que modo essa produção de si dos agentes são ao mesmo tempo jogo e vida, jogo como forma de resistir num campo dominado, mas, mais ainda, como forma de viver, de caminhar, de narrar, de se estar vivo no mundo produzindo seus próprios caminhos que, sem dúvida, se imbricará com outras caminhadas, criando assim, malhas de vida que se entrecruzam e desse entrecruzamento produzem significados mais profundos e novos caminhos (Ingold, 2015).

Após essa breve análise dos referenciais contemporâneos que permeiam o fazer etnográfico e a própria pesquisa antropológica, situando nossa perspectiva epistemológica e etnográfica nesta dissertação buscamos na próxima seção apresentar algumas tensões, disputas políticas, econômicas e simbólicas, apropriações e breve resgate etimológico da palavra mototáxi. Entendemos necessário mesmo se tratando de uma exposição bibliográfica nos ater, mesmo que brevemente, aos sentidos culturais, sociais e políticos em disputa que permeiam a palavra moto táxi e seu contexto. Este movimento hermenêutico não é imprescindível, mas mostrou-se potencialmente enriquecedor para a reflexão. Permitiu também perceber alguns sentidos em disputa, passíveis de interpretação sempre provisória, mas não impotente.

## **CAPÍTULO 1 - LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO: Uma literatura moto taxista?**

Esta seção busca apresentar o levantamento bibliográfico e comparativo a partir das principais publicações de teses, dissertações e artigos que “interpretam”, ou “explicam” ou “caracterizam” o trabalho moto-taxista. A partir do levantamento bibliográfico do tema realizado por meio de duas principais plataformas de busca de material acadêmico (SciELO e Banco Nacional de Teses) busca-se realizar uma análise comparativa das metodologias e teorias que fundamentam o material escolhido. O recorte do material bibliográfico se limita as abordagens antropológicas do tema que investigam o trabalho moto taxista. Para a escolha do material utilizado buscou-se a diversificação dos *locus* de observação dos pesquisadores, realizando assim uma análise supra regional da temática. O objetivo deste empreendimento é aglutinar uma análise, ainda que provisória, das metodologias e teorias utilizadas pelos pesquisadores da temática, buscando assim catalogar a pluralidade de formas e ferramentas lançadas mão pelos pesquisadores do moto taxismo. Reconstruir essas abordagens contribuirá sem dúvida a atuais e futuros pesquisadores da temática.

Pretendemos aqui um levantamento da bibliografia acadêmica que narra, ficciona, cria, compara, inventa e descreve, o cotidiano dos moto taxistas, que formula hipóteses para entender as causas e motivos que levam os trabalhadores a atuarem neste campo, e que conclui (já adiantando a conclusão deste artigo) algo muito semelhante às reflexões do próprio autor enquanto moto-taxista em 2018 – o moto taxi é fruto do desemprego – ou em outros termos – o moto táxi é uma profissão originada da radicalização da modernidade, um fruto da sociedade do risco, um subemprego quase contínuo e vitalício (IBANHES,1999).

Lucio Kowarick em *Capitalismo e Marginalidade na América Latina* (1975) já apontava o caráter territorial e regional/desigual das manifestações da desordem capitalista; reproduzidas sobretudo a partir da marginalidade urbana nos países periféricos do capitalismo, e em particular na América Latina, o que gera diversas formas de subemprego:

Há uma larga fatia populacional que não consegue se inserir no sistema produtivo, engrossando o rol dos desempregados ou inativos; bem como razoável proporção da força de trabalho que não consegue estabelecer-se como assalariada, permanecendo numa situação contínua de desemprego e subemprego. (KOWARICK, 1975: 62).

A priori temos que o moto táxi é uma consequência das intencionalidades próprias da dinâmica capitalista e de seu processo de exclusão e marginalização. Não questionamos nada

disso. Entretanto, a partir do questionamento de Fábio em 2018, uma outra pergunta surge: para além dos aspectos materiais (tão evidentes!) quais os fatores simbólicos acionados/compartilhados/criados por trabalhadores de moto táxi ao longo de sua lida diária? Esses aspectos simbólicos corroboram para que o ofício continue atraindo sujeitos históricos marginalizados? E de que modo estes aspectos simbólicos se aglutinam ou integram os aspectos materiais?

É a partir da intersecção entre o mundo material e o mundo simbólico, ou melhor, entre o mundo material e imaterial, que alguns pesquisadores das ciências sociais passaram a abordar a temática do moto táxi. É justamente este caminho bibliográfico-epistemológico que pretendemos seguir. Analisar e comparar pesquisas qualitativas derivadas da abordagem etnográfica que buscam compreender os meandros do trabalho moto-taxista é o objetivo central do levantamento bibliográfico.

Para realizar o levantamento bibliográfico utilizaremos duas plataformas online de pesquisa de teses, dissertações e artigos (SciELO e BDTD), utilizaremos como palavra-chave a palavra “mototáxi” e algumas de suas variações.

A contribuição primordial deste tipo de empreitada é ter à disposição da comunidade acadêmica, não um trabalho de largo fôlego, um levantamento completo da bibliografia sobre o moto táxi, mas um breve levantamento bibliográfico, um recorte, enfocando as abordagens metodológicas que visualizam no simbólico, na cultura, um dos aspectos relevantes para a compreensão da vida social. Entende-se que este tipo de elaboração permite elucidar pontos interessantes para a pesquisa que enfoque na cultura como ponto de partida.

Pelos motivos citados acima, este levantamento bibliográfico poderia muito bem ser incluído no final da dissertação, como um apêndice ao público interessado buscar de onde extrai as referências que permitiram criar a hipótese central que norteou esse trabalho. Escolhi por inserir este levantamento bibliográfico no início desta dissertação por uma questão simples, mas para nós, aparentemente importante: Foi através da leitura dos textos apresentados no levantamento bibliográfico que este pesquisa se tornou possível. A bibliografia que será apresentada a seguir, possibilitou, tatear um campo pouco explorado na antropologia (o trabalho moto taxista), e, sobretudo, a forma com que cada autor trabalhou o objeto em questão nos permitiu nos situar neste debate trazendo uma abordagem teórica e metodológica inusitada para a temática. Assim, este levantamento bibliográfico é fundamental, não só porque apresenta um panorama geral da forma que a temática do moto táxi foi trabalhada no ambiente acadêmico; mas porque balizou o modo com que construímos a hipótese inicial, nossa metodologia ao longo

da dissertação, nossos marcos teóricos utilizados, enfim, permitiu a elaboração da estrutura geral desta dissertação. É com esta bibliografia que estarei dialogando ao longo da dissertação.

### 1.1 A construção de uma bibliografia moto-taxista: Grafia e ficcionalização do ofício.

O livro etnológico tem todos os poderes do livro amado: é uma enciclopédia que anota e classifica toda a realidade mesmo a mais fútil, a mais sensual; essa enciclopédia não adultera o Outro, reduzindo-o ao Mesmo; a apropriação diminui, a certeza do Eu se aligeira. Enfim, de todos os discursos sábios, o etnológico aparece-lhe como o mais próximo de uma Ficção. (BARTHES, 2003: 98).

Resumindo, os textos antropológicos são eles mesmos interpretações e, na verdade, de segunda e terceira mão. (Por definição, somente um "nativo" faz a interpretação em primeira mão: é a sua cultura.) Trata-se, portanto, de ficções; ficções no sentido de que são "algo construído", "algo modelado" — o sentido original fictício — não que sejam falsas, não-fatuais ou apenas experimentos de pensamento (GEERTZ, 1997: 11).

“MOTO-TÁXI”; “MOTO-TAXI”; “MOTOTÁXI”; “MOTOTAXI”; “MOTO TÁXI”; “MOTO TAXI”.

Moto: redução de *motocicleta*. Tem também possui sentido de moto, do latim, *motus*, movimento – exemplo: moto-contínuo.<sup>2</sup>

Táxi: Apropriação do inglês britânico *taxi* – um carro com um motorista que você paga para te levar a algum lugar; ou do inglês estadunidense *taxi cab* – que tem o mesmo sentido do britânico.<sup>3</sup>

Pensar a etimologia da palavra moto táxi é pensar para além dos estrangeirismos, das origens e da circulação linguística global. É refletir sentidos simbólicos e políticos, sociais e culturais sempre em contextos e relações. O moto táxi é muito mais aquele que realiza o moto-contínuo do que o que realiza o “*motorcycle taxi cab*”. Moto taxista é aquele que se movimenta continuamente pela cidade, sob sol ou sob chuva – transportando mercadorias, boletos, remédios, vidas. Neste sentido o moto taxista é aquele ser em (aparente) eterno moto-contínuo. É também aquele que cobra por isso, como faz o *taxi cab* nova iorquino; porém, diferentemente

<sup>2</sup> Segundo o dicionário Houaiss: “latim. *mōtus,us* no sentido de 'movimento, agitação', do verbo latino *movēre* no sentido de 'mover'; 1392 é a data para a localização etimológica de moto próprio e 1553 é a data para a acepção. 'movimento’”

<sup>3</sup> Segundo o dicionário Houaiss (c1907) 'automóvel com taxímetro que transporta passageiros por preço determinado pela distância percorrida', redução de *taxicab* (c1907), por sua vez, redução de *taximeter* + *cab* (1827) 'automóvel, cabine de automóvel', redução do francês *cabriolet* no sentido de ‘carruagem’.

das frias máquinas dos táxis amarelos, da fria Nova Iorque, que contam dólares – os taxímetros – os moto taxistas negociam o pagamento ali, frente a frente com seu cliente, de modo quente, isto é dinâmico, em moto-contínuo, numa disputa típica do seu cotidiano. “Ah, 10 reais é muito caro, vou daqui-ali, cobra um pouco menos “seu” moto-taxista”” diz o cliente às 8:00 da manhã em uma segunda feira nublada, prometendo chuva, logo para Rogério, um dos moto taxistas que mais desaprovam a barganha no preço da corrida. Sem pestanejar, Rogério manda logo o cliente às favas. Interessante notar que este tipo de situação é recorrente, e que as formas de barganha ocasionalmente podem se modificar. Se tivesse um dia chuvoso e com poucas corridas provavelmente Rogério aceitaria a barganha. Isto demonstra que o cotidiano moto taxistas não é algo fixo, repetitivo, redundante. Pelo contrário, é dinâmica, está em movimento, em negociação constante. Como se o cotidiano não fosse uma repetição, mas, pelo contrário, uma criança, uma invenção.

A primeira dificuldade enfrentada ao realizar um levantamento bibliográfico sobre o tema do moto táxi, é uma indefinição da grafia da palavra.

“Moto-táxi”, “moto-taxi”, “mototáxi”, “mototaxi”, “moto táxi”, “moto taxi”, são algumas das grafias possíveis destas palavras que são apropriadas e grafadas *sui generis* pelos trabalhadores deste ofício, pelos consumidores deste serviço, pelos dicionários, e não obstante, por aqueles que pretendem estudar o tema.

Neste sentido, para realização do levantamento bibliográfico nos dois bancos de dados selecionados (SciELO e BDTD) utilizaremos as palavras chave “mototáxi”, “moto-táxi” e “mototaxistas” pois foram estas grafias as mais recorrentemente encontradas.

Dos resultados obtidos refinaremos a análise comparativa da literatura que utiliza a prática etnográfica como parte constitutiva do empreendimento científico. Não obstante, catalogaremos também o resultado obtido de outras áreas, sem, entretanto, pormenorizar os dados. Nosso enfoque se dará então às pesquisas qualitativas, de cunho etnográfico que estudam e que delimitam o tema de pesquisa a partir dos interlocutores, isto é, dos mototaxistas.

Acreditamos importante o movimento de “afinar” esta pesquisa com as demais encontradas, no que tange às palavras chave. Dar mais visibilidade ao moto taxista (ao menos na pesquisa acadêmica) implica em buscar um certo consenso quanto a grafia do termo. Por este motivo, este artigo grafará “moto táxi” como (foi) encontrado na maioria das bibliografias analisadas e durante o trabalho de campo. Sugere-se também, a quem interesse o tema, refletir sobre esta postura, buscando em conjunto garantir mais visibilidade a temática.

Não poderíamos deixar de pincelar, sem poder nos aprofundar mais, que a questão linguística e de grafia demonstra um aspecto político e econômico relevante. A forma que

falamos e escrevemos implica nos caminhos que tomamos para compreender o(s) objeto(s) com os quais nos defrontamos. Não podemos nos abster das implicações pragmáticas dos contextos linguísticos, simbólicos e sociais, nem deixar de perceber as disputas que isso implica.

Um breve exemplo que me foi passado durante visitas a campo das disputas da grafia “moto táxi”: Fábio dono da “base moto táxi 16”<sup>4</sup> um amigo e interlocutor nos ensina que utilizou “o máximo de maneiras diferentes de escrever moto táxi na sua identificação online, em plataformas como o Facebook, para ser “facilmente encontrado” pelos clientes, e para “não perder cliente” para a concorrência por causa de um “tracinho” (hífen). Fábio foi mais longe ainda, para encontrar sua base de moto táxi na internet o nome que ele utiliza é: “moto táxi huber 16”. Interessante notar que em meio a uma disputa simbólica de legitimidade no sistema de transporte (transportes por aplicativos e moto taxistas informais) Fábio, inclusive, se apropria da palavra “huber” para ser encontrado facilmente na rede.

A interpretação derivada desta breve disputa gráfica da palavra moto-táxi nos aponta a como os agentes reinventam a cultura através do cotidiano, se apropriam e brincam (jogam) com as palavras de modo a articular *táticas* e *estratégias* de preservação e disputa. De Certeau (2002, 100) aponta que “a tática é movimento dentro do campo de visão do inimigo [...] a tática não se tem lugar se não o do outro, e por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como organiza a lei de uma força estranha”. Ao perceber a disputa da grafia da palavra moto táxi, as ideias de De Certeau sobre táticas e estratégias me saltaram a vista do que acompanhei em campo, ideias estas que espero refinar e lapidar ao longo deste texto.

Após registrar alguns apontamentos para os sentidos linguísticos em jogo ao redor do contexto moto taxista, iremos expor o levantamento bibliográfico sobre o tema seguido de uma análise comparativa entre as tomadas de decisão nas abordagens metodológicas escolhidas em cada caso.

## **1.2 LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO:**

O levantamento bibliográfico foi realizado em dois bancos de dados: SciELO e Biblioteca digital de teses e dissertações (BDTD), optamos por utilizar três palavras chaves “mototáxi”, “moto-táxi” e “mototaxistas”. O levantamento levará em consideração a coleta de toda produção que utiliza esses termos como palavras chave de pesquisa. Entretanto, refinaremos em seguida à análise comparativa apenas a bibliografia que utiliza da etnografia com prática de alteridade e que tenha os moto taxistas como principais interlocutores. Optamos também por fazer um recorte temporal sobre a temática escolhendo as produções da última década (2010-

---

<sup>4</sup>“Base” de mototáxi é o nome dado ao espaço físico em que operam e compartilham os mototaxistas clandestinos/informais seu cotidiano – a partir do tempo de trabalho e tempo de ócio.

2020). Não esperamos aqui um levantamento completo e definitivo sobre o tema (movimento que será retomado em publicação posterior), acreditamos, porém, que este levantamento provisório colabore para aglutinar e compreender as principais abordagens teóricas e metodológicas que trabalham com o tema do mototaxismo.

### **1.3 PLATAFORMA SciELO:**

Para a pesquisa nesta plataforma utilizaremos apenas os artigos que foram publicados com revisão por pares. Acreditamos que este filtro contribui ao menos tangencialmente para a solidez dos resultados filtrados. Foram encontrados apenas 6 resultados quando utilizado o termo “moto-táxi”. A pesquisa nesta plataforma permitiu encontrar três artigos internacionais (Colômbia, Angola e Congo) com a abordagem socio antropológica, e três artigos com enfoque na área da saúde (Espanha, Brasil e Peru).

Buchely e Castro (2019) ambas da área do direito, partem de uma abordagem etnográfica para compreender as subjetividades das mulheres que trabalham com mototáxi em Barranquilla, Colômbia:

explora la interacción entre la informalidad laboral, las condiciones precarias del trabajo y el género, a través del lente de la experiencia subjetiva de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. A partir de la información obtenida de entrevistas en , observación etnográfica y grupos focales, el artículo pone en cuestión las aproximaciones usuales sobre ciudad, género e informalidad laboral. (BUCHELY e CASTRO, 2019. Pg.23).

Avila e Herrera (2013) são da área da enfermagem e Gomez da área da medicina, a partir de uma amostra de mototaxistas na cidade de Cartagena, estes pesquisadores, por meio de entrevistas, tem por objetivo:

Determinar las condiciones de trabajo y salud de los moto-taxistas de la ciudad de Cartagena. [para isso] Se realizó un estudio descriptivo, con una muestra de 423 moto-taxistas de la ciudad, elegidos por muestreo aleatorio por conglomerados. Para la recolección de información fue utilizada una encuesta socio-demográfica y una adaptación de la VI Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo de España. Se aplicó estadística descriptiva a los datos utilizando el programa estadístico SPSS versión 17. (AVILA, HERRERA e GOMEZ, 2013, p. 1)

Lopes (2010) busca compreender em seu artigo as dinâmicas do associativismo informal em Angola, nas cidades de Luana e Huambo, a partir do trabalho de mototaxistas e candongueiros, para tanto:

A informação apresentada resulta da pesquisa realizada no terreno entre Setembro de 2003 e Agosto de 2008, no decurso da qual foram entrevistados os actores directamente envolvidos na actividade: o responsável da Associação de Motoqueiros de Angola (AMOTRANG), operadores dos mototáxis na cidade do Huambo, o responsável da Associação de Taxistas de Luanda, proprietários, motoristas, cobradores e angariadores correlacionados com a actividade dos candongueiros em Luanda. Foram ainda entrevistados os representantes das instituições de regulação e representação do sector dos transportes urbanos e representantes das empresas de transportes colectivos formais. A análise recorre igualmente à recolha de informação recenseada nos principais órgãos da imprensa angolana, nomeadamente do Jornal de Angola. (LOPES, 2010, p.1)

Quando pesquisamos na base SciELO a partir do termo “mototáxi”, encontramos também três resultados, semelhantes, porém com outras produções:

Encontramos uma coletânea AMORIM, et. Al (2012) composta por pesquisadores em saúde coletiva, que apresenta uma abordagem descritiva e censitária dos acidentes de trânsito envolvendo mototaxistas, para tanto:

O objetivo deste estudo foi estimar a incidência anual de acidentes de trabalho entre mototaxistas cadastrados em Feira de Santana, BA. Trata-se de um estudo de carácter descritivo e censitário. Foram entrevistados 267 profissionais dos 300 cadastrados na Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito – SMTT, através de questionário estruturado. (AMORIM, et. al, 2012, p.1)

Outro trabalho a ser destacado Montenegro et. Al (2016) reúne pesquisadores da área da medicina que buscam realizar um levantamento bibliográfico sobre o tema de acidentes por sonolência com moto-taxista, os autores encontram que:

Existen sin embargo, otros vehículos en el parque automotor, relacionados con accidentes de tránsito. El parque automotor ha ido en aumento en los últimos años. Uno de los vehículos de mayor uso en nuestra región es la "moto-taxi". En el periodo 2005–2009 en Perú hubieron 404 120 accidentes de tránsito, siendo las "moto-taxi" responsables del 10% de éstos (2). (MONTENEGRO, VILLEGAS, e JIMÉNEZ, 2016, p.1)

Oldenburg (2019) assim como Buchely e Castro (2019), atua com um enfoque mais socio antropológico, partindo do material empírico coletado através da prática etnográfica, o autor afirma:

Os mototáxis são um fenômeno generalizado nas ruas de Goma, e o seu surgimento e proliferação estão fortemente ligados ao contexto do conflito violento prolongado no leste do Congo [...] Com base em dados etnográficos reunidos desde 2008, são traçadas as diferentes maneiras como os jovens condutores de mototáxi entendem o continuum ontológico entre ser jovem e tornar-se adulto. Centrando-me nos seus mundos da vida quotidiana, defendo que eles têm mais opções do que simplesmente acabarem num beco sem saída. (OLDENBURG, 2019, p. 63)

Após analisar as publicações supracitadas alguns pontos saltam à vista: Nota-se uma relativamente sólida produção na área da saúde que atenta ao cotidiano destes moto-trabalhadores, denuncia a gravíssima precariedade das formas de trabalho e consequente vulnerabilidade física e psicológica. Esta informação é profundamente relevante para quem pretende refletir as contradições e realidade social que estão inseridos os moto trabalhadores.

Podemos observar também três publicações bastante interessantes com abordagem sócio antropológica realizadas em Colômbia, Angola e Congo; neste sentido é também uma informação muito relevante e que está em sintonia com a ideia de Lucio Kowarick (1975) quanto ao caráter regional/territorial das formas de precarização das condições trabalhistas, e emergência do que Ibanhes (1999) chamou de “subemprego contínuo e vitalício”. As publicações de Lopes (2010), Oldenburg (2019) e Buchely e Castro (2019), também ressaltam duas características importantes: são trabalhos realizados em parceria com e sobre moto trabalhadores jovens e em Buchely e Castro (2019), focalizando moto trabalhadoras e tensionando a questão de gênero no ofício.

Todas essas informações são profundamente relevantes, mas a publicação destes artigos não nos possibilita uma visão mais aprofundada dos caminhos epistemológicos, teóricos e metodológicos, muito menos como se deu sua escrita etnográfica, menos ainda nos permite um olhar mais atento para a realidade brasileira. Procuramos então na próxima seção examinar com mais enfoque teses e dissertações publicadas no Brasil nos últimos anos, e a partir deste levantamento nos aprofundar às questões teóricas, metodológicas e da escrita etnográfica na abordagem da temática.

#### **1.4 PLATAFORMA BDTD (Banco Nacional de teses dissertações):**

Na plataforma BDTD pudemos encontrar 24 resultados de pesquisas utilizando as palavras chaves “mototáxi”; “mototáxi” e “mototaxistas”. Realizamos o levantamento bibliográfico a partir de um recorte temporal da última década. Assim, refinamos os resultados encontrados para pesquisas que foram escritas a partir de 2010. Nesta plataforma localizamos sobretudo teses e dissertações que abordam o tema do mototaxismo a partir da perspectiva do mototaxista, os resultados encontrados serão apresentados em formato de tabela, uma vez que a amplitude dos resultados é bem maior. Os resultados serão separados por área de conhecimento.

Dissertações e teses - Sociologia e Antropologia	Teses: Ciências sociais aplicadas, ciências humanas outras	Ciências da Saúde	Engenharias e ciências exatas
MATOS, Raphael Henrique de Fernandes. “Entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi”: um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal. 2016. 260 f., il. Tese (Doutorado em Sociologia) — Universidade de Brasília, Brasília, 2016.	CASTRO, Matheus Fernandes de. Asas do trabalho: um estudo do sofrimento dos mototaxistas. 2004. 101 f. +. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2004.	FREITAS, Luciano Ferreira. QUALIDADE DE VIDA DE TRABALHADORES MOTOTAXISTAS DE APARECIDA DE GOIÂNIA. 2015. 104 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, GOIÂNIA, 2015.	NEVES, Flamarion. ATTRIBUTES OF QUALITY BIKER HELMET TO: PERCEPTIONS OF PROFESSIONAL AND MOTOFRETISTAS MOTOTAXISTAS. 2011. 131 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2011.
LUNA, J. P. O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande. 2010. 213f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pós-Graduação em	SILVA, Andreson Lincoln Vital da. Cidade e trabalho autônomo: um estudo sobre a percepção dos mototaxistas da cidade de Manaus/Am. 2015. 89 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2015.	FÉLIX, Arlete de Carvalho. Avaliação da qualidade de vida dos mototaxistas utilizando a SF-36-Campo Grande-MS. 2016.	DE ABREU, Artur Jose Dias et al. Mototáxi: proposta de parâmetros e normas gerais para concessão do serviço- estudo de caso no município de Betim-MG. 2012.

<p>Ciências Sociais, Centro de Humanidades, Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, Brasil, 2010.</p>			
<p>TIMÓTEO, Anny Glayni Veiga. “Vida cansada”: cotidiano e trabalho no universo mototáxi em Campina Grande-PB. 2014. 129 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.</p>	<p>MACÊDO, Juliana Silva de. O que à praça vai e vem, duas casas mantêm: moldando o mototáxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta. Tese de doutorado em administração pública. Universidade Federal de Pernambuco. 2017.</p>	<p>DIAS, Michel Jorge. Fatores de risco cardiovasculares em mototaxistas da cidade de Cajazeiras-PB. 2017. 11 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Saúde Coletiva, 2017.</p>	
	<p>Medeiros, Priscilla Brandão. A inserção das mulheres em postos de trabalho marcados pela lógica masculinizante: uma análise com as mototaxistas de Caicó/RN. 2015. 196p. Dissertação( Programa de Pós-Graduação em Serviço Social - PPGSS) - Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande - PB.</p>	<p>Lira, Samira Valentim Gama. Comportamento preventivo e de risco no trânsito referido por mototaxistas regulamentados em Fortaleza. Defesa de mestrado em saúde coletiva. 17/12/2008</p>	
	<p>SANTOS, Aline Gomes dos. A condição de saúde do trabalhador moto-taxista do município de Caicó-RN no contexto da precarização. 2014. 120f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.</p>	<p>FIGUEIREDO, José Aurélio de Oliveira. Estresse ocupacional em mototaxistas de uma cidade do interior da Paraíba. 2017. 97 f. Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Saúde Coletiva, 2017.</p>	
	<p>Stival, Mariane Morato. Autonomia normativa do município de Anápolis (um estudo acerca do sentido e do alcance normativo dos enunciados constitucionais reguladores das competências municipais na dinâmica política Anapolina e na experiência</p>	<p>SILVA, Luiz Almeida da. Exposição ambiental ao monóxido de carbono e acidentes de trabalho entre mototaxistas: uma contribuição da enfermagem do trabalho. 2012. Tese (Doutorado em Enfermagem Fundamental) -</p>	

	jurisprudencial, sob a luz do magistério doutrinário). Dissertação de mestrado em Direito. 2015. UNICEUB	Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2012.	
	SILVA, Joubert da Costa e. Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal. 2016. 87 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.	PAULA, Getúlio Freitas de. Mototaxistas: condições de saúde, trabalho e violência no trânsito em uma cidade do interior mineiro. Dissertação. 2012 Universidade Federal do Triângulo Mineiro Instituto de Ciências da Saúde - ICS:Curso de Graduação em Enfermagem BR UFTM Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Atenção à Saúde	
	NOVAK, Fabiana Buhner. Negação do risco de acidente no trânsito: um estudo de representações sociais com motociclistas em Pato Branco. 2017. 91 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pato Branco, 2017.		

A partir da análise pormenorizada da bibliografia encontrada alguns dados se destacam:

1. Há uma intensa literatura publicada na área da saúde sobre a saúde individual e coletiva destes moto-trabalhadores. Este fato nos reafirma o caráter de vulnerabilidade e riscos aos quais os mesmos estão submetidos. Os estudos buscam compreender:

- Vulnerabilidades individuais, cardiovasculares, doenças: mediante as tensões, inalação de tóxicos (monóxido de carbono) constante (DIAS, 2017); (SILVA, 2012)

- Vulnerabilidades coletivas: Qualidade de vida da classe, lida com equipamentos de segurança, redução de riscos, estresse por acidentes/medos, comportamentos preventivos; violência no trânsito (em ordem) (FREITAS, 2015); (FELIX 2016); (LIRA, 2008); (FIGUEIREDO, 2017); (DE PAULA, 2012)

2. Há também densa literatura que aglutina áreas das ciências humanas e sociais aplicadas (geografia, desenvolvimento regional, direitos, serviço social, administração pública e ciências do meio ambiente). Estas pesquisas enfocam mais os conflitos e contradições práticas do cotidiano moto taxista:

-Em questões jurídicas, democráticas ou das relações administrativas: (STIVAL, 2015); (MACEDO, 2017).

-Em questão a mobilidade urbana: (SILVA, 2016); (NOVAK, 2017); (SILVA, 2015).

-Em questão a vulnerabilidade social, de gênero e psíquica: (SANTOS, 2014); (MEDEIROS, 2015); (CASTRO, 2004).

Nestes campos de conhecimento mais uma vez o tema do mototaxismo é estudado a partir de uma perspectiva que analisa e aponta as vulnerabilidades destas trabalhadoras/es. Notadamente há uma transdisciplinaridade do tema devido justamente a sua exigência de ser pensado de modo plural, uma vez que trata de sujeitos históricos cujas necessidades são imediatas e estão no nosso tempo presente.

Para as reflexões cujo campo do conhecimento esta pesquisa busca aprofundar – notadamente a antropologia e a sociologia, e mais especificamente à essas disciplinas utilizando-se da etnografia – uma quantidade muito reduzida de produção foi encontrada nesta base de dados. A carência de um volume mais expressivo quantitativamente, entretanto, não cede ao caráter qualitativo destas produções. A tese de Matos (2016), de Luna (2010) e a dissertação de Timóteo (2014), são compêndios de grande fôlego sobre o tema. E analisar esta produção será a próxima etapa desta dissertação.

### **1.5 Cultura e estrutura: A análise cultural imersa no dilema estrutural do capitalismo.**

Os três trabalhos que serão agora analisados, possuem como semelhança óbvia seu tema :o trabalho moto taxista. Seus interlocutores, objetivos, métodos e metodologias, e sobretudo a escrita etnográfica, entretanto, são bastante diferentes.

Raphael Henrique de Fernandes Matos em sua tese *Entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi*: um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal. (2016) tem como objetivo compreender: “as condições do serviço de moto táxi, levando em consideração seus aspectos econômicos e de relevância social, e os pontos que tangem a segurança dos prestadores desse serviço e de seus usuários” (p.13); como metodologia: “foram utilizadas técnicas quantitativas e qualitativas para a análise do objeto de estudo.” (p.66). De fato, o autor apresenta dados quantitativos de fôlego, abordando desde o número da frota de motos no Distrito Federal ao número de condutoras/es de moto acidentadas no Distrito Federal em 2013, pormenorizando os dados em condutoras de moto, carro e outros veículos. Quanto a abordagem qualitativa “foram realizadas doze entrevistas em profundidade com instrutores de motocicleta.” (p.66). Neste sentido o método de pesquisa de campo utilizado se deu em intersecção à teoria sociológica, apontando resultados mais macrosociais e pragmáticos: “foi possível descobrir o perfil do moto taxista, criar recomendações aos gestores do trânsito, bem como para os motociclistas profissionais” (resumo); seus interlocutores moto trabalhadores se restringiu a moto taxistas

formalizados, instrutores de motocicleta, representantes do sindicato de moto taxistas do DF, e motofretistas.

A tese de Matos é um trabalho de largo fôlego, levanta e interpreta uma grande quantidade de dados quantitativos sobre a qualidade de vida e saúde/acidente/risco de motociclistas no Distrito Federal, extremamente relevantes para formulação de políticas públicas e para dar um panorama macrossocial das relações em que estão inseridos estes motos trabalhadores. Sua abordagem qualitativa realizada por meio do trabalho de campo, a partir de entrevistas semiestruturadas com moto taxistas, e em profundidade com instrutores de motocicleta o permitiu: “traçar um perfil do moto taxista do DF” (p. 71). A maior contribuição de Matos é permitir uma interpretação da estrutura social, econômica, política, jurídica e de direitos em que seus interlocutores estão inseridos e em disputa constante. Permite também compreender a situação de risco em que moto taxistas e motofretistas estão inseridos, na estrutura de trânsito e de violência social que o trabalho representa. Em termos de apreensão das relações culturais, linguísticas, rituais, de produção de sentido simbólico, entretanto, carece um olhar mais aprofundado, uma vez que não era esse, destarte, o objetivo do autor.

A interpretação teórica da tese se dá por um olhar sociológico, utilizando-se de muitas fontes oficiais de trânsito e sua análise (DETRAN, DENATRAN, IPEA, IBGE, IDMEC) assim como clássicos da sociologia que vão de Marx, passando por Claus Offe, Foucault e Bourdieu. Sua escrita é descritiva, não apresenta um olhar etnográfico, denso, interpretativo, muito menos reproduz em seu texto etnográfico a fala de seus interlocutores. Longe de ser essa escolha um problema, uma falha, ou um erro, incorre pelo contrário, que a tese é sem dúvida um trabalho brilhante, que constatou e produziu estatisticamente dados preciosos para a elaboração de políticas públicas.

Esse olhar estatístico é fundamental como já dito para operar políticas públicas. Outrossim, deixa aberta a possibilidade de uma análise e um olhar mais microssociológico. A seguir veremos a proposta de trabalho na tese de Luna (2010) *O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande*.

A tese de Luna (2010) *O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de mototáxi em Campina Grande* assim como a de Matos (2016) tem como horizonte teórico os marcos clássicos e contemporâneos da sociologia, o autor aponta que sua tese busca: “analisar, sob uma perspectiva sociológica, como vem se colocando a questão da informalidade no âmbito das relações de trabalho” (p. 7), para tanto o olhar se dirige a questão da sociabilidade entre os moto trabalhadores entendendo como premissa que :

“A hipótese que norteia o estudo é a de que o mototaxismo é parte da resposta que os trabalhadores e a sociedade vêm dando, [...] à crise do trabalho, principalmente do emprego entendido em termos clássicos” (p.7) o caminho metodológico é segundo o autor “qualitativo” mas busca compreender o tema sem perder de vista “a estrutura o caráter objetivo das relações”, seus interlocutores serão interpelados a partir de roteiros estruturados, permeados pela mediação do sindicato da categoria em Campina Grande-PB:

Do ponto de vista metodológico, buscamos respaldar, reciprocamente, as dimensões objetivas e subjetivas, estruturas/processos, práticas/representações sociais das dinâmicas sociais constituídas e em constituição no mototaxismo. Esta pesquisa tem um caráter qualitativo. Utiliza-se, entre outros, da combinação dos seguintes instrumentos: procedimento de observação direta, análise documental (envolvendo documentos da Empresa CG Motos e STTP e a Lei que regulamenta o serviço no âmbito municipal) e realização de entrevistas com a direção dos sindicatos, com os moto taxistas e com os empresários do setor. (p.7)

Na sua tese, Luna realiza um movimento parecido com o de Matos na reconstrução da “estrutura” em que está inserido seus interlocutores – uma análise sociológica dos processos e relações econômicas em Campina Grande nas últimas décadas, assim como interpreta as relações de produção da formalidade e informalidade em um contexto de reformulação do capitalismo, inclusive, sob este aspecto, o autor realiza uma reconstrução histórica do desenvolvimento capitalista em Campina Grande na transição do paradigma Fordista-Taylorista, ao que ele nomeia de “novo paradigma da acumulação flexível”.

Toda esta produção é também uma empreitada de grande fôlego, e nos provoca questões histórico-políticas imbricadas no desenvolvimento próprio do capitalismo. Luna traz ainda uma outra contribuição, aqui, seus interlocutores aparecem muito mais, pelas “clássicas fotografias” da “autoridade etnográfica” – este é meu interlocutor e aqui está o registro – e vai além, seu interlocutor tem voz, tem narrativa descrita e interpretada, o autor transcreve algumas entrevistas com moto taxistas “regularizados” tal como com um dono de uma empresa de moto táxi e mediadores sindicais. Neste sentido uma escrita que busca a polifonia pode ser percebida – a transcrição da entrevista na íntegra, levando a sério o que diz o interlocutor – sucedido de uma análise histórico-crítico do contexto estrutural do capitalismo, marca sobremaneira a tese de Luna. Ainda que este movimento, sem dúvida, seja de fundamental importância, fica ainda, mesmo com certa polifonia, um caminho possível não trilhado por Luna: apreender as práticas, discursos e subjetividades a partir de construção simbólica do cotidiano. O colete, o nome das

bases, as territorialidades, o recorte de gênero, a produção de sentido cultural na vida cotidiana, fica em segundo plano. Assim como em Matos (2016) essa tomada de posição – teórica e metodológica – é um caminho possível, um projeto de pesquisa e um plano de trabalho.

Em seguida atinaremos a dissertação de Anny Timóteo (2014) para compreender os caminhos que esta autora tomou em sua dissertação.

Timóteo (2014) em sua dissertação *Vida cansada”: cotidiano e trabalho no universo mototáxi em Campina Grande-PB* interpretando o universo empírico moto taxista a partir de seu campo (o da antropologia social) realiza uma trajetória teórica e metodológica diversa de Luna e Matos. Na sua dissertação a autora se diz subsidiada pelo “método etnográfico” por meio da observação participante de um ponto de moto táxi. Interessante notar destarte como o caminho se modifica: a etnografia é evocada (Em Matos, ele a utiliza, mas não realiza no texto uma reflexão da própria prática etnográfica como prática de alteridade e que afeta também o pesquisador e seu discurso; já em Luna, não é nem mencionada.), e com ela a escolha dos objetivos da pesquisa se modifica, tal como o “olhar” para seus interlocutores.

Enquanto Matos e Luna escolheram seus interlocutores por intermédio e com a mediação de órgãos oficiais, representantes de classe, sindicatos e donos de empresas de moto táxi, Timóteo “recorta”, “seleciona”, uma base de moto taxista cadastrados na Secretária de Trânsito e Transporte Público de Campina Grande (STTPG-CG). Seu objetivo passa a ser, portanto, não mais um olhar estatístico, macrossociológico, mas sim uma análise micro-macro, isto é, um olhar antropológico. Atina ao cotidiano e nele busca inquirir interpretações dos modos de vida, os discursos dos moto taxistas, a partir do cotidiano dos moto taxistas interpelar por meio do sentido de “liberdade” simbolicamente compartilhado e produzido entre os moto taxistas o cenário mais macrossocial – a vida cansada, a violência urbana, as desigualdades interseccionais, e relações sociais de existência, reconhecimento e representação sempre em conflito – estigmatização e constrangimento destes interlocutores de pesquisa em seu convívio social com clientes, e a comunidade em geral.

A dissertação de Timóteo possui um prólogo e nele a autora narra a biografia de um interlocutor (Sérgio) e um relato de seu caderno de campo. No prólogo percebe-se outra metodologia e uma outra abordagem teórica para refletir o mesmo contexto de pesquisa que os outros autores. O contexto social macro, das estatísticas de um município, de um estado, do país dão lugar ao cotidiano, um grupo grande e diverso de moto taxistas dão lugar à uma base, com menos de vinte trabalhadores, e suas histórias de vida ganham uma maior relevância. Seus discursos são transcritos em diversos momentos da escrita etnográfica. As referências teóricas como Marx, Foucault, e Bourdieu dão lugar à James Clifford, Clifford Geertz, Gilberto Velho,

Magnani e Ruth Cardoso. A estrutura social cede espaço interpretativo à trajetória dos agentes. A interpretação da trajetória dos agentes reconduz a autora a análise da estrutura social. O terceiro capítulo de sua dissertação “*Uma identidade mototaxista*” demonstra bem o que acabamos de discorrer:

Podemos refletir as questões, ânsias e relatos dos mototaxistas em seu cotidiano. Foi possível observar as diversas formas como esses trabalhadores acionam seus “sentimentos de pertença” à categoria. Partindo das falas em que eles investem-se de discursos que reforçam que a categoria necessita ser mais unida para que possam “lutar pelos seus direitos” – buscando desconstruir as impressões negativas que envolvem os mototaxistas no seu cotidiano (“mototaxista é irresponsável”, “mototaxista pratica assaltos”) e almejando melhorias nas condições de trabalho – eles, ratificam uma identidade de mototaxista (TIMÓTEO, 2014: 57)

A escrita etnográfica desta dissertação inspiradora demonstra a trajetória epistemológica da autora em um conhecido programa de pós-graduação (PPGAS-UFPB) brasileiro. Tudo isto diz respeito à produção de sentido na escrita etnográfica, desde os moldes em que as bibliografias estão sendo discutidas no âmbito na antropologia social – ao menos em algumas tantas universidades brasileiras – assim como demonstra o tensionamento dos paradigmas clássicos da autoridade etnográfica, tanto em campo quanto durante a escrita do texto etnográfico.

Cabe ressaltar que ao realizar o levantamento bibliográfico não buscamos esgotar, nem pormenorizar em detalhes mais elaborados qualquer uma das produções citadas. A partir disto este levantamento bibliográfico buscou tatear o campo que reflete com e sobre trabalhadores de moto táxi. Este movimento permitiu um olhar mais amplo para a produção científica sobre a temática. A partir deste olhar “de fora e de longe” deste apanhado geral, pudemos notar uma produção bastante expressiva e relevante que tematiza, e coloca por escrito parte (uma parte negociada) da vida de milhares de trabalhadores/as que se mantêm em movimento contínuo e cotidiano com suas motos, transportando vidas e objetos, fazendo circular pessoas e mercadorias. Neste sentido, chamei de ficção a “descrição”, a “interpretação” a “sistematização estatística”, e “análise de qualidade de vida e saúde” dos interlocutores de outras dezenas (talvez centenas) de pesquisadoras/es das mais diversas áreas de conhecimento.

A título de deixar algum resultado, exalta-se grande e densa bibliografia na área da saúde que problematiza o cotidiano destes sujeitos históricos e agentes sociais. Uma outra contribuição que este artigo pretende deixar é uma breve reflexão das principais teses e

dissertações encontradas de mestres e doutores brasileiros que se debruçaram sobre o cotidiano de moto taxistas. A partir da seleção do olhar sociológico e antropológico de teses e dissertações, pudemos também refletir os caminhos epistemológicos de uma escrita das ciências sociais sobre (e com) seus interlocutores – neste caso os moto taxistas.

O levantamento bibliográfico é parte constitutiva do trabalho acadêmico, seja ele quantitativo ou qualitativo. Isto se dá sem dúvida, pela tradição ocidental (mas não só ela) de produzir um modo específico de conhecimento, escrito e, politicamente, socialmente, culturalmente e economicamente articulado, (tensionado e que tensiona) que produz regimes de verdades e legítimas práticas e discursos nos diversos campos de saber (FOUCAULT, 2005).

É no levantamento bibliográfico que a/o pesquisador/a imerge na reflexão de seu projeto de pesquisa, os caminhos teóricos, metodológicos e epistemológicos que orientam a empreitada científica. É também a partir do levantamento bibliográfico e do entrecruzamento destas memórias, destes dados (que nunca é um movimento individual, de um pesquisador isolado e uma universidade isolada) que se produz coletivamente conhecimento, ou regimes de conhecimento (verdades).

É também verdade que não só da leitura e reflexão do material escrito se produz conhecimento. A importância do trabalho de campo nas ciências sociais é lugar comum, e ainda assim, premissa importante, principalmente na antropologia. O não escrito, o dito, o não-dito o segredado – a famosa piscadela que Geertz descreve citando Goodenough – interpretado a partir do próprio convívio de longa data “entre os nativos” continua tendo relevância fundamental.

Para além disso, há as críticas pós-estruturalistas que ressaltam a importância de uma filosofia e de uma escrita etnográfica que não se esgote “nos paradigmas clássicos” do fazer etnográfico Malinowskiano; de uma epistemologia da ciência Descartiana, dos pares de exclusão e da distância. A análise da bibliografia provoca minha própria trajetória e lança o desafio, de continuar a ficcionar, se possível, com grande participação de meus interlocutores nas interpretações de seu(s)/nosso(s) cotidiano(s) assim como instiga a fazê-lo do modo mais ético e compromissado possível, uma vez que os ancestrais (a literatura apresentada) que me precedem agiram assim, ou no mínimo buscaram este caminho.

Trazer para debate nos diversos espaços que este texto irá circular – congressos, revistas, sala de aula, grupo de pesquisas – o cotidiano dos interlocutores e dos pesquisadores, as trocas simbólicas entre estes, as reflexões ora em conjunto ora em separado destes dois universos, as profundas marcas que ambos produzem um no outro ao longo do trabalho de campo não é tarefa fácil. Em alguns casos se pesquisador e objeto estiverem muito distantes surge o risco da

miopia, e ora, se tão próximo, incorre-se o risco da hipermetropia. Nos dois casos o *double bind* de Bourdieu é uma sombra constante, como bem aponta SCARTEZINI (2011):

Bourdieu se utiliza da expressão *double bind* para designar a tensão vivida pelo sociólogo. Se sem os conhecimentos e as técnicas passados dentro de seu campo, ele seria nada mais que um autodidata, em contrapartida são estes mesmos instrumentos que o aprisionam neste senso comum erudito e que o fazem participante deste campo de poder. (SCARTEZINI, 2011: 29)

Concluo o levantamento bibliográfico, deixando aberta a necessidade de retomar às produções aqui expostas e aprofundar algumas questões, principalmente nas teses e dissertações citadas. Sendo honesto, foi bastante prazeroso esse levantamento; dialogar com mestres e doutores recém-formados na minha área de conhecimento foi ao mesmo tempo movimento necessário (porque únicas referências possíveis sobre o tema específico a partir do que foi proposto) e creio, razoavelmente importante e inovador. Inovador não no sentido positivo, heroico, romântico, inovador no sentido “ousado”, arriscado e malvisto por diversos orientadores. Mestres e doutores recém-formados não possuem o mesmo capital simbólico e intelectual que os clássicos. Porém, o que estão e como estão dizendo “novos pesquisadores” em detrimento e com apoio aos/dos “clássicos”, me parece fundamental.

Insisto, esta escolha se dá mais por necessidade do que por escolha. Pudemos refletir a produção de uma ficção bibliográfica que cria interlocutores e com isso atinar e interpretar as trajetórias epistemológicas destes “novos/as pesquisadores/as” à luz de clássicos e contemporâneos da antropologia, da sociologia e da epistemologia, ainda que numa escrita (sempre) provisória e limitada.

Por fim, creio importante, conseguir promover o diálogo entre pesquisadoras/es de diferentes pós-graduações e diferentes regiões do Brasil cujas reflexões orbitam sobre e com “os mesmos” interlocutores. A partir deste movimento reflexivo tentamos articular e concatenar caminhos teóricos e metodológicos possíveis, diversos e complementares, sem sobrepujamento de uma ou outra abordagem. Discorri no sentido da importância de ter esse conjunto de conhecimentos (dísparos) à disposição. Espero de algum modo ter conseguido aglutinar essa gama de produções de modo minimamente ético, respeitoso e dialógico, sem abrir mão de brevíssimas provocações. Se produzir conhecimento é escrever, ao menos na cultura ocidental acadêmica, encontrar fontes escritas é a primeira forma de pensar como escrever o que dizem os outros, o que diz você próprio e qual a forma mais honesta de dialogar com nossos interlocutores.

## CAPÍTULO 2 – TÔ NA VEZ NA BASE: Um léxico moto taxista.

### 2.1 Limpando o terreno: Afinal o que é o moto-táxi?

*Motoboy é verbo de ligação*

**Rap do motoboy. Emicida e Fioti (2018)**

Há tempos existem profissões que utilizam veículos para a prestação de serviços de transporte de cargas e pessoas. No Brasil, Siebra Coelho Modesto, no livro *a nova onda do transporte urbano: mototáxi (1997)* lista a “cadeirinha” como um dos primeiros meios de transporte tracionado por um humano a surgir no Rio de Janeiro num período anterior ao Império Brasileiro, aponta ainda que “havia distinção de cadeirinhas: para os homens e para as senhoras, embora a maioria dos homens preferisse os animais de montaria ajazados com arreios de luxo.” (Coelho, 1997, p. 35).

Já para o transporte na zona rural “usava-se a liteira, espécie de palaquin com quatro varais aos quais eram atrelados dois muares: um à frente outro à retaguarda”. (idem, 1994, p. 35). Depois surgiu a sege, carruagem pequena de um só assento e dois varais com cortina de couro, fechada dos lados e apoiada sobre rodas grandes. E, mais tarde, apareceram as traquitanas, também chamadas de tipóia que segundo Macedo (1954, p. 315-316) “prosperaram muito durante o primeiro reinado do imperador”.

Segundo Coelho (1997) em meados de 1839 surgiu no Rio de Janeiro o cabriolé veículo de origem francesa, leve e de luxo, que foi a condução querida dos diplomatas, da fidalguia e dos negociantes opulentos. Mas a alta nobreza preferia o coche, luxuosa carruagem de quatro rodas com dois assentos, estofada e adornadas com fios de seda, contendo pinturas e brasões. O cabriolé foi ainda tema da literatura de Machado de Assis, no conto “Anedota de Cabriolet” publicado no livro *Relíquias da Casa Velha (1906)*, título profundamente provocativo como poderemos atinar após o excerto:

— Cabriolet está ahi, sim, senhor, dizia o preto que viera á matriz de S. José chamar o vigário para sacramentar dous moribundos. A geração de hoje não viu a entrada e a saída do cabriolet no Rio de Janeiro, Também não saberá do tempo em que o cab, e o tilbury vieram para o rol dos nossos vehiculos de praça ou particulares. O cab durou pouco. O tilbury, anterior aos dous, promette ir á destruição da cidade. Quando esta acabar e entrarem os cavadores de ruinas, achar-se-ha um parado, com o cavallo e o cocheiro em ossos, esperando o freguez do costume. A paciência será a mesma de hoje, por mais que chova, a melancolia maior, como quer que brilhe o sol, porque juntará a própria actual á do espectro dos tempos. O archeologo dirá cousas

raras sobre os tres esqueletos. O cabriolet não teve história; deixou apenas a anedota que vou dizer. (MACHADO DE ASSIS, 1906, p. 127)

As relíquias da casa velha são as pessoas que habitaram o Brasil em transição do Império para a república. É a história dos eternos cocheiros de todos os tempos que pretendemos trazer à tona. Para finalizar esse mergulho histórico em outras formas de transporte, vale a pena, mais uma citação do professor Siebra. Vai dizer o professor:

Mas de todos os veículos, o mais pitoresco foi mesmo a cadeirinha, suspensa pelo ombro de fortes escravos. Casamentos e batizados, em tudo se fazia presente a cadeirinha. E a passagem de uma cadeirinha pelas ruas das cidades, era sempre um espetáculo – tão ricos e tão belos foram estes exemplares de pequenos veículos que hoje podem ser apreciados nas salas dos museus e que fazem pensar em contos de fada (COELHO, 1997, p. 36).

Contos de fadas? Está mais para conto de terror.

Machado com sua brilhante sensibilidade histórica entendeu o trabalho do ser escravizado que conduzia o cabriolet de modo a-histórico. Ainda que o *cabriolet* em si, assim como *tibury* se tornaram “peças arqueológicas”, “o freguês do costume” e o “cocheiro” se mantiveram em formas de fato renovadas, mas com algumas similitudes. Mormente, o cocheiro ainda é negro, quase sempre pobre, e nas mais das vezes, esquecido e apagado da história.

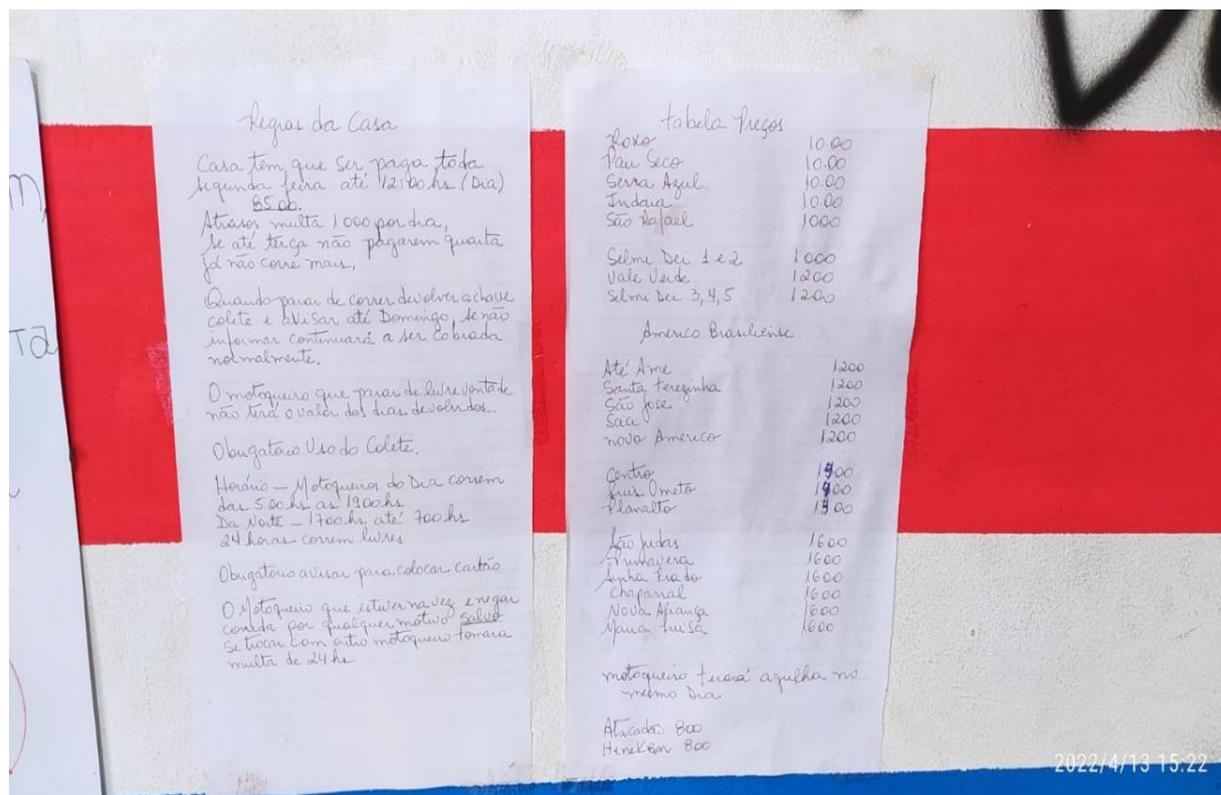
O riquixá asiático e o uso das carroças de modo geral durante os séculos XVII e XVIII na Europa, talvez seja o melhor exemplo sociogênico para o transporte do táxi e do moto táxi. O transporte de um ser humano por outro marcado por uma contrapartida financeira e não por laços de obrigações escravocratas marcam a essência daquilo que denominamos táxi.

O táxi e o moto táxi distinguem dos modos de transporte anteriores pela motorização do objeto-coisa. Ambos são frutos da indústria automobilística. O táxi, entretanto, possui uma característica peculiar, o transporte a ser realizado é cobrado de modo impessoal pelo taxímetro: o taxímetro é – um aparato técnico matematicamente organizado que negocia a distância percorrido pelo valor cobrado pela unidade de medida de distância, estabelece relações mais impessoais de negociação de preço e discussão da rota. Surge inicialmente na Europa, e logo se espalha pelos Estados Unidos, sendo um dos meios de transporte historicamente mais utilizados em grandes metrópoles como Nova Iorque e Rio de Janeiro mesmo mediante a pressão da “uberização”, plataformização ou precarização digital do trabalho no mundo dos transportes.

Já o moto táxi, é uma invenção recente. A negociação da corrida se dá verbalmente entre trabalhador e cliente, estabelece-se uma relação pessoal entre moto taxista e cliente. Assim como cria formas específicas de relacionamento entre usuários e fornecedores deste serviço.

Além disso, diferentemente do taxímetro que cobra por quilômetro rodado, o moto táxi em Araraquara é cobrado a partir de preço tabelado por bairro, conforme ilustra a fotografia a seguir:

Fotografia 1.1



Fotografia tirada em trabalho de campo na base Moto táxi Família – 13/4/2022. Nesta fotografia podemos observar ao lado direito o valor prévio das corridas distribuídos por bairros da cidade de Araraquara e o valor para viagens em cidades circunvizinhas. Ao lado esquerdo, uma folha de caderno apresenta as regras “da casa”.

Esta modalidade de negociação garante ao cliente um preço fixo pré-estabelecido e impede o conflito, muito comum nos táxis, sobre qual caminho seguir. O cliente já sabe quanto vai pagar o que impede alguns conflitos e cria outros. De um lado não há a suspeita de que o moto taxista faça um caminho mais longo e cobre mais por isso. De outro lado, onde começa e termina um bairro? O limite das fronteiras entre os bairros, muitas vezes é porosa. Quando isso ocorre, a negociação entre o cliente e o moto taxista exhibe uma interessante disputa pelo conhecimento geográfico da cidade. Conhecedores da geografia local, e com o poder de realizar o transporte do cliente, normalmente o moto taxista ganha este embate sobre o conhecimento da cidade. Este tipo de embate ocorreu diversas vezes ao longo do trabalho de campo, e sempre

me fazia pensar sobre produção de conhecimento no trabalho moto taxista: conhecimento sobre a cidade, sobre negociação, barganha, relações sociais.

Pensar o surgimento do moto táxi no Brasil é um ponto controverso. Segundo Ferreira e Almeida (2016) o serviço de moto táxi surgiu na cidade de Crateús, no Estado do Ceará, no final de 1995, mas já existia também na Alemanha desde 1987 e na Bolívia desde 1992. Matos (2016, pg. 35) concorda com essa afirmação. Coelho (1997, pg. 25) afirma que apesar de nascer cearense o moto táxi pode ser melhor entendido como nordestino, apontando que marcar a data de surgimento em Crateús é também ignorar seu surgimento não catalogado em outras cidades. Juridicamente a atividade moto taxista será regularizada muito depois de seu “surgimento”. Apenas em 2009 a lei nº 12.009 de 29 de julho de 2009 passa a regularizar a categoria.

Muito mais importante do que buscar uma gênese primordial da categoria no Brasil em termos de datas e localidades, é pensar o surgimento da categoria enquanto um processo estrutural e relacional, permeado entre a crise do capitalismo e a agência dos motoqueiros. Segundo Oliveira e Souza (2003), a motocicleta, inicialmente utilizada para o lazer, devido ao fato de apresentar baixo custo de aquisição e manutenção, passou a ser empregada também como instrumento de trabalho por vários profissionais para serviços de moto táxi, motoboy ou moto frete.

Percebemos assim, que o/a motoqueiro/a pode fazer uso da motocicleta como ferramenta de trabalho, transformando-a em *coisa* no sentido de Ingold (2015), como instrumento de reprodução de sua vida simbólica e material, como caminho para produção de vida, e, por conseguinte, morte. O/a motoqueiro/a pode também, utilizar a motocicleta apenas para satisfazer seus interesses simbólicos, culturais, de lazer e de significado compartilhado – por exemplo: os clubes de motoqueiros, grupos de grau<sup>5</sup> ou o presidente Jair Bolsonaro fazendo passeatas com este grupo de indivíduos (moto clubes e usuários de motocicletas em geral) com claro interesse político, cooptando a narrativa de proximidade com os motoqueiros.<sup>6</sup> Neste

---

<sup>5</sup> Grupos de Grau, são grupos de motociclistas que utilizam a motocicleta para empinar. Esse tipo de atividade é encontrada em larga medida nas diversas quebradas do Brasil. Também conhecido como Wheeling e Wheelie, é um esporte disputado por campeonatos envolvendo vultuosas quantias de dinheiro, ou no cotidiano de diversos bairros, com jovens arriscando suas vidas em troca da sensação de adrenalina e poder simbólico devido sua habilidade e conhecimento. Um jogo absorvente e simbólico onde a moeda são vidas. Desde muito cedo aprende-se a empinar bicicletas. Entre os moto taxistas que convivi, vários deles realizam essa atividade. Um deles inclusive têm um canal no YouTube em que divulga suas habilidades. Fernando conta ainda que já se acidentou várias vezes “dando grau”.

<sup>6</sup> Em 12/06/21 e em outras datas ocorreu a “motociata”, uma manifestação de motoqueiros em São Paulo. Intitulada “Acelera Para Cristo” a motociata foi organizada com a intenção de ocupar a conhecida “Marcha para Jesus” que não ocorreu devido a pandemia. O evento vinha sendo organizado há meses por comerciantes e grupos evangélicos. Mas o ato cresceu muito desde que Bolsonaro confirmou participação, gerando aglomeração inclusive de pessoas a pé, o que, inclusive, começou a incomodar alguns representantes de associações de motociclistas, que dizem que o evento foi “sequestrado” por líderes religiosos sem relação com o universo motoqueiro. Jair Bolsonaro vêm

sentido o uso para trabalho do que era até então uma ferramenta de lazer e deslocamento (a motocicleta) se trata também de uma forma de resistir, numa forma de lutar, numa forma de criar táticas e estratégias para se manter no jogo e disputar. De Certeau (2002, 99) aponta que *estratégia*:

é o cálculo (ou a manipulação) das relações de força que se torna possível a partir de um momento em que um sujeito de querer e poder pode ser isolado [...] a estratégia postula um lugar possível de ser circunscrito como algo próprio e ser a base de onde se pode gerir as relações com uma exterioridade de alvos ou ameaças (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, os campos ao redor da cidade, etc).

Já as táticas para De Certeau (2002, 100-101):

opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as “ocasiões” e dela depende, sem base para estocar benefícios, aumentar as propriedades e prever saídas. O que ela ganha não se conserva. Este não lugar lhe permite, sem dúvida, mobilidade. Tem que utilizar, vigilante, as falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia.

Moto boy, moto frete, moto táxi, moto entregador, moto vigia, essa diversidade de modos de (sobre)viver não significa a mesma coisa apesar de todos serem astuciosos a ponto de transformar um objeto de lazer em coisa de reproduzir a vida, todos utilizam uma estratégia e uma tática em comum. Astúcia que modifica todo o trânsito de uma cidade. Mancha de cores de coletes o asfalto. Imprime no passar dos carros suas existências, entre os carros, no corredor, de forma astuciosa. Existe à margem, resiste. Ocupa um espaço que lhe foi negado, sem negociar com o poder, mas sem poder vencê-lo também. É uma caçada, uma forma de jogar um jogo desigual.

Todas essas profissões, possuem em comum, apenas o prefixo moto, que os caracteriza e os une, a motocicleta, ou melhor, o trabalho realizado através, por meio de, e com a motocicleta, o trabalho de movimento.

---

atuando buscando o apoio de motoqueiros durante todo o ano de 2021 e 2022. Já ocorreram outras “motociatas” de grupos Bolsonaristas que o presidente participou guiando uma moto. Além da recente questão (junho de 2021) de retirar as tarifas de pedágio dos motoqueiros proposta na sua fala, e da redução do seguro obrigatório conhecido como DPVAT. Todo o exposto aponta para uma tentativa de cooptação política de uma classe de trabalhadores e cidadãos que aumenta a cada ano, seja por necessidade de sobrevivência (moto trabalhadores) seja por lazer ou cultura (moto clubes e motoqueiros por lazer).

Disponível em: <<https://www.folhape.com.br/politica/concentracao-para-motociata-com-bolsonaro-reune-milhares-em-sp-em/186971/>>

A lei nº 12009, de 29 de julho de 2009, assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, reconhece e regulariza juridicamente a profissão de moto taxistas, moto boys e moto fretistas, desde que atendam os seguintes critérios:

“Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

- I – Ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II – Possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;
- IV – Estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

- I – Carteira de identidade;
- II – Título de eleitor;
- III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;
- IV – Atestado de residência;
- V – Certidões negativas das varas criminais;
- VI – Identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:

- I – Transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;
- II – Transporte de passageiros.

(Brasil, 2009).

A lei distingue ainda a profissão de moto taxista e moto boy da profissão de moto frete, que conta ainda com as seguintes exigências:

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

- I – Registro como veículo da categoria de aluguel;
- II – Instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;
- III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;
- IV – Inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de **sidecar**, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições.”

Poderíamos, portanto, distinguir a partir das leis as categorias profissionais em questão. Entretanto, a vida prática produz sentidos outros daqueles normatizados pelo direito. Deste

modo para realizar uma distinção entre essas categorias profissionais, utilizarei do conhecimento que pude adquirir em campo com meus interlocutores.

Após longa conversa na base “moto táxi família” obtivemos a seguinte distinção: O trabalho de moto boy consiste em utilizar a moto para se movimentar pela cidade entregando documentos, pagando contas, recolhendo entregas de outros locais, ou seja, realizando um trabalho de deslocamento de processos administrativos quase sempre contratados via CLT por uma determinada empresa. Ao menos essa foi a realidade narrada por meus interlocutores na cidade de Araraquara.

Já o trabalho de moto frete, diferente do de moto boy, não consiste em distribuir pela cidade o setor financeiro e administrativo das empresas. Mas sim, entregas em geral. Comumente trabalho realizado por meio de um contrato CLT entre um motoqueiro e uma determinada empresa (normalmente uma empresa terceirizadora do trabalho), para que este, realize as entregas da empresa pela cidade, com respaldo dos direitos trabalhistas, ganhando menos em uma empresa terceirizadora e mais em uma contratação direta à alguma empresa jurídica dos serviços, comércio e indústria. Aqui os serviços administrativos e financeiros são substituídos por entregas de comida, roupas, peças mecânicas, mercadorias em geral. É nesta categoria que se insere os moto fretistas (ou moto entregadores) de plataforma. Estes últimos, surgidos mais recentemente com o “boom” dos aplicativos de entrega possuem uma forma de contratação como prestadores de serviços através do MEI (microempreendedor individual) e não possui relação alguma de garantia de direitos trabalhistas. Sem férias, sem décimo terceiro, sem carteira assinada. Os aplicativos de entrega pelo mundo, se aproveitaram do cenário informacional do capitalismo contemporâneo para fragilizar e desestabilizar o mercado da oferta desses serviços. Durante o período mais restritivo do período pandêmico esta realidade se alastrou: Segundo os jornalistas Camila Torres, Leonardo Felix e Renan Bandeira<sup>7</sup>: “Com a pandemia do novo Corona vírus, esse tipo de serviço ganhou ainda mais relevância. [...] Só no iFood, o número de motociclistas saltou de menos de 200 mil no início do ano passado (2020) para mais de 300 mil atualmente (2021)”

O trabalho de moto táxi, que é o que mais nos interessa aqui, é sobretudo, um meio de transporte de passageiros. Acontece com alguma frequência nas diferentes bases de moto táxi em que convivi que o motoqueiro seja chamado para fazer uma entrega, mas é coisa rara, a maioria das “corridas” que esses trabalhadores realizam é para levar pessoas de um canto a outro da cidade. O trabalho moto taxista muito raramente é contratado via CLT ou MEI. Na

---

<sup>7</sup> <[www.mobiauto.com.br/revista/como-apps-de-delivery-fizeram-moto-virar-o-transporte-mais-letal-de-sp/623](http://www.mobiauto.com.br/revista/como-apps-de-delivery-fizeram-moto-virar-o-transporte-mais-letal-de-sp/623)>

esmagadora maioria das vezes é totalmente informal, não existindo nenhum tipo de vínculo trabalhista. Podemos resumir a diferença entre os trabalhos do seguinte modo:

Transporte de Passageiro	Transporte de Mercadorias/objetos/documentos
- Moto táxi	- Moto frete/ Motoboy
- Raramente contrato via CLT	- Comumente contrato via CLT com exceção dos trabalhadores de aplicativo que utilizam o MEI.
- Majoritariamente informal	- Trabalho majoritariamente formalizado, seja CLT ou MEI, ainda que precarizado

Feito o trabalho de “limpar o campo” apresentando brevemente a origem do trabalho com meios de transporte no Brasil, e o atual cenário contemplando a existência do moto táxi, podemos nos aprofundar à questão candente e central desta dissertação.

## **2.2 “Tô na vez na base”: Etnografando o cotidiano moto taxista.**

A base de moto táxi impõe uma dinâmica própria ao cotidiano moto taxista. É importante resgatar que o cotidiano não é uma repetição, pelo contrário, é uma invenção diária de formas de criar “táticas e estratégias” (DeCerteau, 2002). Nela os motoqueiros ficam todos sentados ou deitados no sofá, de pé de frente à base fumando, ou simplesmente andando de um lado para outro esperando sua vez de fazer a corrida. Vez ou outra passa alguém em frente à base: um conhecido de algum moto taxista, uma mulher bonita, algum moto taxista que já trabalhou na base. Todos os dias não são os mesmos dias. Cada micro movimento discrepante anuncia um novo cotidiano que é reinventado a partir dessas interações, anuncia redes de pertencimento, opera táticas de reconhecimento, aponta para estratégias de barganhas, de paqueras, de visibilidade.

Gosto de lembrar do costume que Rogério tinha de entregar cartões da base “moto táxi família” para os clientes que passavam em frente – a cada novo cliente em potencial que recebia o cartão sabe-se lá quantas pessoas ficariam sabendo da existência da base. Assim a base se tornava um lugar novo todos os dias. O cotidiano da base se reinventa constantemente através de táticas, estratégias e maneiras de caçar. Novos clientes, novas relações. A repetição do movimento de entregar cartões era uma estratégia para que não se repetisse e se instaurasse uma rotina morta. A repetição dos movimentos moto taxistas criam novos cotidianos: Novos caminhos, novos clientes, novos lugares, novos conhecimentos. A base se refaz todos dias. Aludindo mais uma vez DeCerteau (2002, pg. 24) “O cotidiano é uma invenção e não uma repetição.”

Base é o lugar de trabalho do moto taxista. Ali os moto taxistas estabelecem redes de pertencimento, criam uma identidade própria, realizam a convivência cotidiana entre pares, aguardam clientes que ligam por telefone ou chegam na porta do estabelecimento procurando o serviço. É a partir da base que se cria redes de moto taxistas. A base moto taxista também é comumente chamada de “casa”. Este segundo nome atribuído ao lugar de trabalho guarda consigo relações de fato da ordem da casa. Pessoalidade, lugares demarcados, práticas cotidianas que se reparam, estabelecem regras internas de convívio. A casa de moto táxi possui consigo diversas características da casa. Em termos de pessoalidade é comum que algum transeunte passando em frente à base de moto táxi pare e comece a conversar com algum motoqueiro que está parado esperando sua vez.

É constante também a visita nas bases de moto táxi de amigos, familiares, conhecidos dos moto taxistas. Rogério que já foi situado nesta pesquisa compartilha a guarda de sua filha com sua ex esposa. Normalmente a filha de Rogério ficava com sua esposa ou com seus pais. Entretanto, durante o período de férias escolar da criança não havia quem ficasse com ela. A mãe estava procurando emprego, contou-me Rogério. Os avós estavam viajando, não havia com quem a criança ficar. Rogério disse-me então que não havia outra opção e que a filha teria que o acompanhar no dia a dia da base moto táxi família. Rogério estava sem moto, pois sua moto estava no conserto. O mecânico era próximo da base moto táxi família, e sua moto estava já no prazo de ficar pronta. Não havendo o que fazer Rogério ficou durante uma semana indo até a base moto táxi família com sua filha para aguardar o conserto de sua moto. Enquanto isso, pai e filha compartilhavam o cotidiano moto taxista, juntos. Os motoqueiros solidário à situação do colega alteraram seu comportamento. As brincadeiras e zombarias se suavizaram. Os palavrões que era constante no cotidiano moto taxista cessou. A presença da criança instaurou uma outra forma de convívio social que foi respeitada por todos. A pessoalidade, a noção de respeito pela família foi algo central, e que modificou durante uma semana o cotidiano da base moto táxi família. A base é muito mais do que “a rua”. A base está na rua, mas a base é a “casa” dos moto taxistas. É por lá que eles vivem o cotidiano. Fazem necessidades físicas, comem, dormem, possuem lugares de pertencimento (àquele espaço do sofá é do Duda, aquele outro do Rogério). Recebem visitas de amigos e familiares. A base é a casa. Este ordenamento é muito visível. A filha de Rogério fez com que eu percebesse isso ainda mais veementemente. A presença dela fez com que todos os moto taxistas mudassem seu comportamento, como se fizessem também, parte da família de Rogério. Uma dinâmica operada na casa, pela casa e através da casa de moto táxi.



*Fotografia 2. Foto de Rogério e sua filha tirada por mim durante o dia 31/3/2022. Rogério pediu que eu tirasse essa fotografia para recordar o momento bom que passou com a filha durante aquela semana. Carismática, a filha de Rogério alterou toda a dinâmica da base moto táxi família e atraiu para si a atenção de todos os motoqueiros que brincaram de boneca, contaram histórias, conversaram sobre a escola, se tornaram mais gentis e educados, enfim,*

*introduziram a criança no convívio social do grupo como se fosse .... parte da família. Como se partilhassem a mesma casa.*

Assim, a base ou casa de moto táxi é algo central para o cotidiano moto taxista, e nos aprofundaremos nesta questão ao longo da dissertação. É a partir da base, da casa, ou do lugar de trabalho de moto taxista que se estabelece e opera a ordem da vez: o “Tô na vez” surge nas bases.

Estar na vez é então uma introjeção; um lugar; uma hierarquia; uma ordem; um posicionamento; uma expectativa; uma esperança; um medo; um lugar; uma situação; uma disputa; um dever; uma responsabilidade; uma negociação; é fazer parte de uma base de moto táxi. É socializar; é compreender as regras sociais daquele espaço; é pertencer e produzir; É dar, receber e retribuir. É jogar o jogo, aguardar sua vez, negociar uma posição.

Quem está na vez têm que estar de prontidão. Assumir uma responsabilidade, seja um cliente de poucos quilos (pesa menos, consome menos gasolina, desgasta menos a moto), seja um cliente muito pesado (o inverso se impõe). Uma viagem curta e bem remunerada, ou uma viagem distante e perigosa. Um pulo ao centro, ou enfrentar a pista sentido Jaú, cidade vizinha a 50 quilômetros de distância, cuja pista simples lotada de caminhões assusta. Cliente estranho na garupa então? Perigoso.

*Mano, pior coisa é estar na sua vez e dar aquela vontade de ir no banheiro...  
Se já fica calculando o que vale mais a pena ... Um alívio pra bexiga ou os dez reais do almoço” – Resposta do interlocutor Rogério ao ser perguntado sobre o melhor e o pior “da vez.*

Estar na vez é estar em situações boas ou ruins. Uma cliente que o moto taxista paquera, um cliente que possui uma rixa com o motoqueiro. Os moto taxistas até podem trocar sua vez, mas isso é um ritual complicado, precedido de regras e normas que constituem a realidade social de uma base de moto taxi. Ufa, estar na vez é a produção mais básica das relações sociais em qualquer base de moto taxi. E a frase “tô na vez” é uma das frases mais ouvidas em qualquer base de moto táxi. Por esses motivos essa frase emblemática que marca uma identidade, uma pertença, uma diferença, uma situação se tornou o título dessa dissertação, para marcar seu potencial de marcador social.

Para que funcione de modo harmônico, cada base deve criar regras e rituais específicos que ordenem a vez de cada um para buscar clientes. Em cada base há uma dinâmica própria.

No moto táxi 16 havia um caderno, quem chegava da rua colocava seu nome no caderno, deste modo estabelece-se uma ordem de quem chegou primeiro e quem chegou por último. A partir desta ordem os primeiros partem para as corridas enquanto os últimos aguardam os outros

voltarem para poder levar os clientes também. Evidentemente um sistema simples como esse abre margens para diversos conflitos e jogos: como proceder quando alguém que chegou primeiro da rua (e todos percebem isso) e esqueceu de colocar seu nome no caderno? Nestes casos, inicia-se um ritual de conflito. Um grande debate onde todos são envolvidos. Neste embate todos colocam seus pontos de vista: deve-se ou não perdoar o esquecimento do motoqueiro não ter inserido seu nome no caderno? Deve-se perdoar o esquecimento de uma regra tão fundamental no cotidiano moto taxista? A solução do conflito se dá por meio de um acordo entre os pares ou entre os desacordos. Isto é, instaura-se um poder intrínseco às dinâmicas das relações interpessoais. Quanto melhor for suas relações interpessoais com a maioria das pessoas, maior é a probabilidade de ser perdoado em casos como esse. O inverso se impõe, um moto taxista tímido, capaz de cultivar poucas amizades e relações aparece como uma figura sem poder no jogo. Um moto taxista poderoso é um moto taxista comunicativo, capaz de captar corações e mentes de seus pares, capaz de se colocar no centro da disputa, captar aliados e prevenir inimigos.

Na base moto táxi Laranjal havia apenas três moto taxistas no período em que fiz trabalho de campo, neste caso, não havia forma alguma de regular a “vez” de cada um. Estabelecia-se uma relação mais direta, sem o apoio de cadernos, fichas, chaveiros. Os três motoqueiros que trabalhavam no Laranjal corriam juntos há um bom tempo, eram amigos próximos, e, deste modo, havia sempre um clima harmonioso em casos de contendas como essas.

Na base moto táxi Família a dinâmica é extremamente diferente das outras duas. Enquanto na base moto táxi 16 havia oito moto trabalhadores, na base moto táxi Laranjal apenas três, na base moto táxi Família havia ao menos vinte e cinco pessoas trabalhando. A base moto táxi família possuía mais trabalhadores porque possuía uma maior demanda por corridas, além disso, observei também que o dono da base moto táxi Família – Marquinhos – convidava muitos amigos para trabalhar ali, isto também fazia ampliar o número de clientes, afinal um cliente é muitas vezes atraído ao uso do moto táxi por possuir relações próximas com um moto taxista. Um sistema de retroalimentação: quanto maior o número de motoqueiros, tende ser maior o número de clientes buscando a base. E quanto maior número de motoqueiros, mais rápido é o atendimento ao cliente que vêm buscar o serviço na porta, ou por telefone. Mais valorosa é a base de moto táxi, pois sua mercadoria – o tempo, o deslocamento – é mais abundante.

Eu mesmo passei por uma situação peculiar. Enquanto trabalhava como moto taxista, alguém que me deu aulas na graduação estava desejando alugar um apartamento em Araraquara. Sendo residente de outra cidade, teria que decidir se ficaria ou não com o imóvel à distância e impedido de visitar o imóvel, sabendo que eu estava trabalhando como moto táxi, me pediu

para visitar o imóvel e dizer se estava em boas condições. Interessante notar que é por meio de relações próximas que se (re)produz o trabalho moto taxista. Assim é o moto táxi. O moto táxi são os moto taxistas. A confiança não é no serviço, é no motorista, não na estrutura, mas nos agentes.

Pelos motivos supracitados, o moto táxi família é a segunda maior base de moto taxistas na cidade de Araraquara, perdendo apenas para o moto táxi Honda. Tentei realizar trabalho de campo no moto táxi Honda para conhecer a dinâmica deste local tão conhecido na cidade (há pelo menos cinquenta motoqueiros trabalhando ali), porém, ao pedir para fazer a pesquisa na base Honda (pedi ao menos três vezes em circunstâncias diferentes e de modos diferentes) sempre me foi negado com contundência.

No moto táxi família, pedi no começo da pesquisa para atuar ali como pesquisador: contei que pretendia ficar sentado junto aos motoqueiros, conversando com eles, apreendendo suas histórias de vida, suas memórias, suas perspectivas de leitura do mundo e do ofício que realizam. Em abril de 2021 fui até a base e apresentei a pesquisa, pedindo para participar do cotidiano desses trabalhadores – solicitação que foi veementemente rechaçada.

Passei assim, de 2021 a 2022 na base moto táxi 16, na base Laranja e na construção da cooperativa apoiando Romolo. Apresentarei melhor mais a frente nesta dissertação Romolo. À título de já situar, Romolo é um homem negro de 30 anos. Pai de duas filhas, casado. Se considera ateu, é líder de um grupo de moto trabalhadores que vêm construindo uma cooperativa de moto trabalhadores na cidade que desenvolvo a pesquisa, Araraquara, interior de São Paulo. Romolo é mais do que um informante, mais do que um interlocutor, é um agente ativo nesta pesquisa e sem dúvida, devo muita das informações que coletei em campo a ele. Assim ele aparece nesse texto como coautor. É uma maneira de ser honesto e demonstrar sua importância para a escrita deste artigo, do desenvolvimento da pesquisa, e das reflexões que trago aqui. Trago a seguir fotografia cedida por Romolo:

#### Fotografia 2.1

*Imagem cedida por Romolo tirada de si mesmo. Mesmo com Romolo e Rogério, que sempre tiveram maior abertura para a pesquisa, foi difícil conseguir que compartilhassem fotografias próprias. Romolo sempre compartilhou fotografias dos encontros que fez com outros moto trabalhadores para a construção da cooperativa. Entretanto, uma foto apenas de si levou muito tempo para se sentir à vontade de compartilhar. Essa “vergonha” demonstrada por compartilhar uma foto de si se opõe ao sentimento de “honra” para compartilhar fotos em grupos. Isso nos aponta uma questão interessante. A vergonha é de expor somente a si, expor*

*a luta coletiva é sinônimo de orgulho, honra, luta, bravura, etc. Isto nos informa a importância da luta pela cooperativa para Romolo. Interessante também notar a presença da motocicleta atrás de Romolo na fotografia. Elas são onipresentes no cotidiano de qualquer moto trabalhador, quase como uma parte de seu próprio corpo (retomarei essa questão na última seção).*



Não havia conseguido, ainda assim, no moto táxi 16 e no moto táxi Laranja uma gama expressiva de informações. Em ambas as bases me permitiram acompanhar o cotidiano, estar ali, conversar, ouvir e participar. O problema era quando eu tentava propor uma entrevista mais estruturada, ou solicitava tirar alguma fotografia: não havia abertura dos próprios moto taxistas, reinava a suspeita. A maioria se negava a conceder a entrevista, e ainda, os que davam as entrevistas davam respostas curtas, evasivas, tímidas. Somado a isso, ambas as bases estavam com pouquíssimos trabalhadores, o que não corroborava para uma maior coleta de informações, histórias, dados. Decidi então testar uma outra metodologia de pesquisa.

Em 14/3/2022 me veio uma ideia: voltar a trabalhar como moto taxista. Pensei que dessa forma teria maior abertura dos meus interlocutores, pensei que não me veriam como um distúrbio ao seu cotidiano, mas sim, parte integrante dele.

Decidi realizar então, não uma observação participante, mas sim, uma participação observante. Lembrei sobre as reflexões de Favret-Saada (2005), e do que a autora dizia sobre a potência de ser afetado no campo. Não se tratava de buscar um envolvimento diferente com os moto taxistas, mas um envolvimento diferente comigo mesmo. Um envolvimento afetado do próprio pesquisador consigo mesmo. Passar pelos mesmos medos, as mesmas ansiedades, as mesmas angústias, frio e calor como os meus interlocutores me permitiria tocar em temas que por meio da observação participante não me era permitido e muitas vezes nem percebido.

Quando eu conversava, por exemplo, como observador participante, os moto taxistas se negavam a informar o salário médio mensal que tiravam com o ofício, também não contavam de modo algum sobre os conflitos inerentes do cotidiano. Já trabalhando como moto taxista, era simplesmente chegar em algum moto taxista e dizer: “o movimento está fraco hoje, não?” que já se expandia um leque comunicativo muito abrangente, e o interlocutor desatava a falar sobre o seu dia na base: “cara, tomei um trote<sup>8</sup> hoje, está realmente fraco o movimento, mas mesmo assim, peguei um cliente que queria uma viagem para outra cidade, 80 km daqui, dei sorte. Já tirei limpo uns R\$120,00 até agora. Dá medo pegar a rodovia, mas vale muito a pena!!!” conta Rogério.

Foi trabalhando como moto taxista e não como observador que entendi uma questão central no cotidiano moto taxista. A base importa muito! Quanto maior o número de motoqueiros numa base, maior tende ser a possibilidade de corridas a ser feitas, maior o número de clientes procurando àquela base. Um neófito no ofício (como fui) pensaria o contrário, Célio, que até o momento da pesquisa tinha trabalhado apenas três meses com moto táxi me contou:

*“Fui buscar uma base com poucos moto taxistas, achando que teria maior demanda de clientes ... Me enganei. No moto táxi “xxx” (não exporei o nome da base por uma questão ética) que trabalhei por três meses não fazia nem R\$80,00 por dia, trabalhando 12 horas. Aqui no Família estou tirando mais que cem reais apenas no*

---

<sup>8</sup> Grande parte das corridas chega via telefone. Neste caso o cliente informa o endereço que está e o destino preterido. O moto taxista, ou o/a gerente informa então o valor da corrida. Recorrentemente ocorre do moto taxista ir buscar a pessoa no endereço de origem informado. Chegando ao local o moto taxista descobre que não há ninguém. Os trotes ocorrem por três motivos principais: 1. O cliente liga também para outra base de moto táxi e o moto taxista que chegar primeiro leva o cliente (essa dinâmica imputa os corpos moto taxistas a desempenhar velocidades cada vez maiores de deslocamento, o que gera acidentes e uma ansiedade constante). 2. O cliente utiliza outro meio de transporte ou decidiu ir a pé, e ao invés de ligar cancelando a corrida, simplesmente segue sua vida como se não tivesse se compromissado com o trabalho de outrem. 3. A terceira causa é motivo de polêmica: existe uma grande suspeita de que bases diferentes de moto táxi passam trotes para outras bases em dias de fraco movimento. Isso se dá por uma rivalidade que existe entre as bases, rivalidades que são da ordem econômica – disputa de mercado – mas é também da ordem simbólico – qual base de moto táxi terá maior quantidade de moto taxistas esperando cliente – nesse caso, quando moto taxistas recebem trotes, se deslocam a toa, e essa determinada base conta com um moto taxista a menos. Em horário de pico, essa dinâmica pode resultar numa falta de moto taxista nas bases, o que incomoda sobremaneira o cliente apressado.

*período manhã e tarde” Célio, moto taxista de 27 anos. Informação colhida durante conversa informal gravada com o auxílio de gravador.*

Passei a entender com o tempo que cada base de moto táxi têm sua dinâmica própria. Quanto menor o número de trabalhadores, menor são as regras, os rituais, as trocas, e o número de corridas. Quanto maior o número de trabalhadores, mais complexas precisam ser as regras, mais elaborados são os rituais diários, maiores as trocas entre os próprios moto taxistas, e sobretudo, maior o número de corridas. Deste modo a base moto táxi família se apresenta como uma grande base em Araraquara, o número de corridas e regras era muito grande.

Para organizar um número tão grande de corridas que chegam concomitantemente pela portaria, pelo telefone (fixo e celular), e pelo WhatsApp, é necessário que exista alguém que se dedique exclusivamente a organizar essas questões. Na base moto táxi família, há sempre uma gerência. Normalmente essa gerência é exercida por mulheres.

Assim, quando tive a ideia de trabalhar como moto taxista na base moto táxi família, decidi não ir pessoalmente (afinal de contas, minha participação nessa base já havia sido negada anteriormente). Decidi mandar mensagens via Facebook e via WhatsApp, esperando que alguém me respondesse permitindo a minha entrada para pesquisa nessa base. Em todos os momentos tive a certeza de que deveria me posicionar como trabalhador e como pesquisador. Acreditei ser uma atitude ética. Garantir a transparência de quem eu era naquele espaço. Alguém que ia trabalhar, mas que iria também pesquisar o cotidiano. Mandeí a seguinte mensagem via WhatsApp:

*“Boa tarde!*

*Fui moto taxista durante 2 anos no moto táxi 16, do Fábio. (durante 2018-2019). Atualmente faço mestrado na UNESP, e estudo trabalhadores de moto táxi, suas histórias, suas memórias, seu cotidiano.*

*Gostaria, para fazer minha pesquisa de modo bem feito, de voltar a trabalhar como moto táxi, pelo menos durante 3 meses.*

*Acredito que ouvir o que os/as moto taxistas têm a dizer é fundamental.*

*Assim estou procurando uma base que me aceite para eu trabalhar como moto taxista (vou pagar a casa, cumprir escala, etc.) e poder terminar minha pesquisa.*

*Caso vocês tenham a vaga, e não se importem de eu conduzir a pesquisa agradeceria muito... E começaria a trabalhar o quanto antes no período da tarde/noite (dou aula de manhã no colégio Raio de Sol em Américo Brasiliense).*

*Podemos conversar mais sobre isso ...*

*Obrigado desde já, abraço!*

*Meu whatsapp é 16-98109-5381”*

Grata surpresa quando recebi a resposta, também via WhatsApp:

*“Tem vaga sim. Sou graduada em direito posso ajudá-lo na pesquisa. 20 anos nesse trabalho. Nesse ramo. Tem todo meu apoio”*

Essa foi a resposta de Sandra, gerente do moto táxi família. Sandra não quis identificar sua idade. Porém, informou que é uma mulher autodeclarada branca, com uma renda familiar de R\$18.000, sendo que, no moto táxi seu salário era de R\$2000,00. Informa também que trabalha há vinte anos com moto táxi, gerenciando corridas e gerenciando a base, mas, sobretudo, gerenciando relações humanas, principalmente, de conflitos. Informa por fim que é graduada em direito e, para minha imensa alegria, não só entendia minha pesquisa como a apoiava!

Esse apoio fez muita falta durante a pesquisa em outras bases. Alguém que entendesse realmente o que eu pretendia fazer ali. O que significava pesquisar o cotidiano moto taxista. O quão intrigante é a pergunta: Sandra, vindo de uma família tão rica, formada em direito, por que trabalhar no moto táxi durante vinte anos? A resposta de Sandra sempre foi a mesma:

*“Eu gosto muito de trabalhar com os meninos (os moto taxistas) me sinto à vontade, admiro o trabalho deles, respeito a vida dura que eles levam. Assim que passar na OAB, pretendo advogar em prol dessa classe. Sabe, eles são muito discriminados, e aqui, têm muito pai de família que leva o sustento para casa todo dia, faça chuva ou faça sol. Por isso entendo sua pesquisa.”* Resposta dada por Sandra durante entrevista com roteiro semiestruturado aplicado em 13/04/2022, sobre a pergunta: por que você trabalha com moto táxi há vinte anos?

Sandra foi sem dúvida uma figura central durante a pesquisa. Uma grande amiga e colaboradora do processo de pesquisa. Ela fez, diversas vezes, pontes entre mim e os moto taxistas. Ela apresentava minha pesquisa para os moto trabalhadores, os deixava confortável com minha presença, e explicava a pertinência do que eu fazia ali. Não somente; com o seu profundo conhecimento de vinte anos de ofício me permitiu apreender diversas histórias dela e de outros moto taxistas. Sandra é uma figura central na base Moto táxi família, ela organiza as corridas, a ordem da vez, anota a origem, anota o destino, o valor das corridas. Ao mesmo tempo dialoga com os moto taxistas impelindo possíveis conflitos. Uma gerente por excelência, que gerência os rituais da base moto taxista, os conflitos e impõe regras e deveres, assim como garante os direitos dos motoqueiros nessa complexa dinâmica intersubjetiva.

Para apresentar o impacto que Sandra têm no cotidiano moto taxista, seu conhecimento do ofício, e as relações que estabeleceu com os trabalhadores ao longo desses vinte anos decido em seguida apresentar um dia do trabalho moto taxista na base moto táxi família. Será transcrito um dia de trabalho na base moto táxi família a partir dos registros que realizei em meu diário de campo. Transcreverei exatamente como escrevi no diário de campo para tentar transpassar os sentimentos e percepções que me vieram no dia. Esse relato é emblemático pois demonstra sobremaneira os fortes laços afetivos, de amizade, de companheirismo que se institui no cotidiano de risco.

Esses laços que são criados são fundamentais para garantir a permanência das pessoas no ofício moto taxista. Sofrer em grupo já é difícil, sofrer sozinho parece insuportável. É através dessas relações que se constrói pertencas entre os trabalhadores, interações, e implica em produção de memórias, marcas afetivas, relações de amizade e alteridade.

### **2.3 Um dia de trabalho moto taxista: memórias, marcas, relações. Construindo interações e pertencas.**

#### **16/03/2022 – 3 dias trabalhando como moto taxista na base “moto táxi família”**

Sigo o mesmo ritual dos últimos dias. Hoje, porém, tive que fazer uma entrega para minha companheira. Atraso, portanto, para chegar na base. Quando chego a base está lotada, havia 12 motos paradas para dividir um corredor de três metros de largura por nove metros de comprimento. Ainda sou neófito e estranho a todos. Invisível. Com apenas três dias de trabalho de campo, não se constrói pontes, ainda se vive os muros.

Chego com minha moto e tento balizá-la entre o mar de motos já estacionadas. Constrangimento, minha moto não cabia. Paro e observo, esperando que algum moto taxista fosse manobrar sua moto para que a minha coubesse entre as vagas. Fiquei parado, sentado sobre a moto, com a moto ligada e olhando para eles. Ninguém se mexe. Constrangimento e aflição, pois agora teria que incomodá-los e interferir na dinâmica de suas vidas. Quando penso em falar, me posicionando e pedindo que alguém movesse a moto, Sandra irrompe em minha defesa:

“Ô pessoal, é brincadeira que ninguém vai se mexer para abrir espaço”.

Alguém logo resmunga, um moto taxista mais velho, por volta dos 60 anos, que se autodenominava papai noel. No primeiro contato “papai noel” (pediu que o chamasse assim na dissertação) parecia um sujeito emburrado, característica que com o tempo mostrou-se apenas aparente. A cara de zanga no moto táxi é frequente, o calor, o barulho intenso, o entra e sai da moto cria, de fato, um clima tenso, uma atmosfera de poucos sorrisos, paradoxalmente, isso

ocorre em um ambiente composto por muitas piadas e risadas. Trago a seguir uma fotografia cedida por “papai noel” em um momento de descontração na base.

Fotografia 2.2



*Fotografia cedida por “papai noel” no dia 30/03/2022. “Papai noel” de fato trabalha como “dublê” de papai noel nos natais na cidade de Araraquara. Seus cabelos brancos, sua idade avançada e barriga saliente o caracterizam com este estereótipo de papai noel que trazemos no imaginário ocidental. Orgulhoso de suas madeixas brancas e de sua barriga saliente, “papai noel” nos conta que em dezembro é o mês que mais leva dinheiro para casa. Junto com o moto táxi “papai noel” trabalha todo fim de ano como papai noel, além de ser proprietário de um carrinho de lanches na cidade, suas ocupações chamam atenção e ele não é o único a ter mais de dois empregos na base moto táxi família. Sua aparente rabugice engana à primeira vista, e com o tempo do trabalho de campo, foi outro interlocutor que me aproximei bastante. Sempre resistente para tirar fotografias, não poupava tempo para contar sua história de vida. Pai divorciado, têm uma filha na minha idade (28 anos), fato que nos aproximou. “Papai Noel” nunca entendeu o que eu estava fazendo ali – assim ele dizia – “para que voltar para esse inferno menino? Estou há 20 anos nesse emprego (no moto táxi) e não vejo a hora de me aposentar e não precisar mais disso”. A fala de “papai noel” nos instiga à pensar a relação que os interlocutores têm com a ideia de empreendedorismo, ao mesmo tempo que nos aponta uma questão central e paradoxal sobre o moto táxi: Entre o desemprego e o moto táxi preferem o moto táxi como dizia Matos (2016), mas entre o moto táxi e outros subempregos ou empregos preferem o moto táxi, afinal “papai noel” está a vinte anos no ofício. Quando questionado ele gosta de lembrar que no moto táxi não tem patrão e que faz seu horário. Esse clima de descontração, ‘zueiras’, amizade, relações de parceria, cotidiano inventado é, deveras, atrativo para meus interlocutores, como é para mim. Mas, mais do que isso, a ideia de autonomia, liberdade e ausência de poder hierárquico é também recorrente nas bases de moto táxi, escamoteando as dez, doze horas de trabalho que a maioria dos moto táxis ficam nas bases.*

Retornando ao terceiro dia na base, atento, sinto um clima de tensão no ar. Antes que surgisse algum conflito maior, desço da moto, e sigo para ajeitar as motos que ali estavam estacionadas para que coubesse a minha.

Nunca é uma boa ideia mexer na moto de outra pessoa. A moto possui um significado polissêmico para os motos taxistas (e para os motoqueiros em geral), e podia ser entendido como um ato de invasão da “propriedade” ou até mesmo da “privacidade”. Não havendo outra opção, mexo na moto dos colegas de trabalho e estaciono a minha própria.

Tudo segue como se nada tivesse acontecido. Ninguém fala nada, Sandra também não insiste. Logo sai uma corrida para mim, até então, não consegui puxar conversa com ninguém. Assim que chego da corrida, sento e começo a ler o livro do professor Siebra Coelho. Neste

momento, começa uma grave discussão. Vozes agravadas, movimentos bruscos, corpos em riste. Fecho o livro para observar a contenda. O conflito era entre alguns motos taxistas e Sandra. Na noite passada, uma cliente se negou a pagar por dinheiro e por pix. Alegou que só pagaria no cartão de crédito. O moto taxista não pode andar na base com uma máquina de cartão própria, então, quando ocorre essa forma de pagamento, o cliente paga diretamente para a base, que abate o valor cobrado semanalmente do moto taxista.

Todo esse sistema, evidentemente, é muito complexo, e incorre em diversas situações delicadas. Em primeiro lugar a corrida fica mais cara para o cliente, pois a base cobra os juros do cartão de crédito do cliente. Em segundo lugar, é necessário que haja um rigoroso sistema de anotações das corridas e dos valores, o que culmina em grande responsabilidade para Sandra. Em terceiro lugar, os motos taxistas preferem, neste caso, receber diretamente o dinheiro e gostariam de ter o direito de poder usar máquina de cartão de crédito/débito própria. Isso, entretanto, vai contra as regras criadas pelo dono da base de moto táxi. Sandra faz o intermédio entre os motos taxistas e o dono da base, inclusive em seus interesses, suas disputas, os valores cobrados (das corridas, o valor semanal da base), etc. Sandra está assim numa situação sempre delicada. Não se estabelece dentro das bases uma hierarquia rigorosa (e esse é um dos princípios dos motos táxis informais), mas uma delicada rede de relações interpessoais que é atravessada por questões diversas, que vai desde o convívio, até as formas de crença, de gostos, valores, etc.

Venho observando diversos casos como esse. Até o momento, esses conflitos se deram por questões que vão desde a limpeza e organização da base, até a forma que um moto taxista se dirige ao outro. Hoje mesmo houve uma pequena contenda entre dois motos taxistas devido ao modo que um deles se dirigiu ao outro. Não pude ouvir bem sobre qual termo o ofendido não gostou. A resposta para a ofensa foi:

*“Você pensa que está falando com moleque? Aqui é homem rapaz, tá pensando o que? Que vai sair falando o que quiser?”.*

O outro sibilou alguma coisa em resposta, mas foi inaudível. A vida na base logo seguiu como se nada tivesse acontecido. Masculinidade é um fator onipresente no cotidiano moto taxista. Essa masculinidade se expressa de forma violenta, agressiva, altiva (voltarei a este tema de modo tangencial na quarta seção da dissertação).

Após algumas corridas, chega na base um jovem, solicitando que alguém o levasse até o bairro Hortênsias. O bairro Hortênsias é um dos bairros mais afastados do centro de Araraquara. É também um bairro conhecido popularmente pelo tráfico de drogas.

O jovem foi até a base procurando alguém que fizesse “um corre”<sup>9</sup> para ele. O jovem pagaria R\$50,00 pela corrida. Em troca queria que os motos taxistas o levassem para comprar drogas e o trouxessem de volta. Tensão no ar. Ninguém gostou da proposta.

Um dos motos taxistas - Rogério teve uma explosão de fúria<sup>10</sup>. Era a vez de ele fazer a corrida, assim, se sentiu no direito de rechaçar duramente a proposta do jovem, e ainda “tocá-lo” da base. Logo em seguida, sento com Rogério do lado de fora da base, que me conta brevemente trajetórias de sua vida, o que explica em larga medida seu acesso de fúria.

Segundo Rogério, ele já se envolveu com a venda de drogas no passado, e estava no moto táxi para “mudar de vida”. “Parece que as coisas atraem, eu estou aqui quieto e o cara acha que eu vou arriscar minha liberdade para comprar drogas para os outros. Se fosse para eu vender drogas, voltaria no passado. “Tá tirando?”, esses caras acham que a gente é o que?”

Em seguida, faço mais algumas corridas e volto para base. Começa uma chuva intensa. Durante períodos de chuva, quase não tem cliente procurando por corridas. Assim a base fica monótona. Alguns motos taxistas, inclusive, vão-se embora, intimidados pelo tempo absurdamente chuvoso.

Sobra na base além de mim, apenas cinco motos taxistas. Aproveito este período para conversar com Sandra. Sandra me pergunta sobre o livro que eu lia anteriormente, eu mostro a ela “*Moto táxi: A nova onda no transporte urbano*” do professor Siebra Coelho (1997). Ela se interessa e nossa conversa é direcionado ao mototaxismo. Ela me pergunta sobre o livro e conto a ela, que entre outras coisas, o professor apresenta o surgimento do mototaxismo em Crateús, Ceará. Ela se interessa:

“Hm interessante. Eu achava que era em São Paulo o surgimento do moto táxi, mas tem que fazer pesquisa para comprovar essas teses”.

Era a deixa que eu precisava... Responso logo que concordo, e que por isso acredito ser importante a pesquisa que estou fazendo. Ela concorda e começa a contar:

“Eu concordo, eu já perdi muitos amigos no moto táxi”. E irrompe em silencio. Para quebrar o silêncio, arrisco:

“Perdeu? Como assim, eles faleceram?”. Eu já sabia que se tratava disso. Ela confirma e narra a seguinte história.

---

<sup>9</sup> “Um corre” é uma gíria para leva-lo para comprar drogas.

<sup>10</sup> Nesse mesmo dia, Rogério me contou, mais tarde, que também já “caiu” (foi preso) por tráfico. Traz consigo duas tatuagens na mão que foram feitas dentro da cadeia. Essas tatuagens são marcas-memória no sentido que Fonseca (2000, p. 444) atribui a esse conceito. Partindo de Franz Fanon “Oh! Corpo, faça de mim um homem que questione sempre” afirma que “o corpo é uma marca-memória difusora de concepções políticas e constituidora de identidades”, assim a marca no seu corpo (simbólico e material) explica seu acesso de fúria com a proposta do jovem que queria comprar droga.

“Tinha um moto taxista que eu fiquei muito amiga dele. Ele era kardecista, sabe? Ele sempre me trazia livros kardecista para ler, e tocava nesse assunto... Um dia ele falou para mim: “Sandra, quem morrer primeiro vem contar para o outro como é o mistério do outro lado”.

“Eu dei risada” disse Sandra. “Passou um bom tempo e ele sofreu um acidente. Estava voltando de uma corrida no Selmi-Dey (um bairro de Araraquara), e bateu de frente com uma placa de pare. Estava de noite e chovendo, ele não viu. Não sei como isso aconteceu, pois ele pilotava muito bem.”

Ele era bem de vida, não precisava trabalhar no moto táxi. A família dele tinha dinheiro. Ele tinha casa própria, tinha carro, tinha uma vida boa sabe ... Nesse mesmo dia eu sai da base meia noite. Fui para casa e tomei um banho. Enquanto eu tomava banho ele apareceu para mim: Estava com a cabeça muito inchada. E só me disse “Sandra, dói muito”. Eu respondi a ele “Não, não dói, joga uma água na cabeça que melhora”. Ele respondeu: “Não, não vai melhorar, Sandra”.

No outro dia de manhã acordei cedo para trabalhar. E recebi a ligação no moto táxi sobre o acidente. Disseram que ele estava no hospital Santa Casa. Eu fui visitá-lo. Chegando lá, ele estava igualzinho eu tinha visto no dia anterior... Não sei se você acredita nessas coisas... O médico me disse que ele teve traumatismo craniano. Estava inconsciente. Me despedi dele e voltei para a base. De tarde, me ligam avisando que ele tinha falecido.

Eu fiquei muito triste, fiquei arrasada, como aconteceu com ele, conheço várias outras histórias”.

Fico chocado com o relato. Aquilo me trazia muitas questões, mas como não consegui formular nada a altura daquela história, daquela vivência, apenas digo, “poxa Sandra. Ao menos ele se despediu de você.”

Ela concorda e segue contando de um outro amigo moto taxista que faleceu. Vou poupá-los da outra história, que ao final, após novo silêncio, questiono: “Sandra você tem alguma religiosidade?” Ela me olha, pensa um pouco e responde. “Tendo mais para evangélica, mas sinto que tenho uma ... coisa sabe... Mediunidade, sei lá”.

Sigo dizendo que essas histórias dela eram muito bonitas, e que ilustravam bem a importância das relações entre as pessoas que surgem dentro das bases moto taxistas.

Ela me responde: “Estou estudando direito para isso, para defender essa classe. São pessoas que batalham muito, eu gosto muito de todos eles, mas tem alguns deles que não gostam de mim”. Pergunto por que, mas não dá tempo de ouvir a resposta. A chuva aperta e muita água começa entrar na base.

Uma tempestade, literalmente, de chuva e vento começa. A água invade a base e ameaça molhar a mesa de Sandra, com computador, extensão, celular, e outros eletrônicos. Corro para buscar um rodo e retirar a água da base. Quando volto do banheiro com o rodo, Rogério que está sentado no sofá olha para mim sorrindo e diz “Nossa, eu já ia pegar isso”. Enquanto eu raspo a água do chão, Rogério e Sandra se aglomeram na porta da base de moto táxi com mais dois motos taxistas que observavam a tempestade.

Enquanto assistíamos todos ao temporal, um carro em frente a base da ré, numa pequena rua, onde tinham várias motos estacionadas (as motos eram de cidadãos da cidade, as motos dos moto taxistas têm que, obrigatoriamente, ficar dentro do ponto para não atrapalhar os transeuntes) o carro acerta em cheio uma moto que cai e quase é levada pela correnteza da chuva. Só não é levada pois ela enroscou em um poste de placa “PARE”, que tinha ali. Excitação. Todos começam a falar o absurdo daquilo.

Enquanto todos gritavam sobre o ocorrido, o carro sai dali correndo. Sandra e outros moto taxistas começam a gritar “anota a placa, anota a placa”. Rogério pega o celular e tira algumas fotos. Eu anoto mentalmente a placa e depois mando por mensagem para o celular de Sandra. Rogério ao olhar a câmera viu que as fotos ficaram desfocadas e não tinha conseguido gravar a placa. Eu, entretanto, consegui. Todos ali ficaram contentes por isso. Foi a primeira vez que me vi, de fato, fazendo parte daquele grupo. Interessante notar que essa união se deu devido à defesa de outro colega motoqueiro que não era moto taxista. A moto une pessoas. E as pessoas se unem através dela.

Assim se forma um grupo social bastante forte, bastante unido. Assim passei a fazer parte, ser inserido e aceito no convívio moto taxista; como na fuga da polícia de Geertz e sua esposa durante a briga de galos, é em momentos críticos e de atitude espontânea que os antropólogos deixam de ser antropólogos e passam a ser também, interlocutores de seus interlocutores.

Assim se estabelece o verdadeiro sentido do trabalho moto taxista. Aí reside o afetar-se de Favret-Saada. O convívio diário com pessoas, que mesmo que não queiramos, acabamos nos apegando, criando laços, nos afetando. Afinal, os fios vitais, as trajetórias de cada um até ali, se encostam de tantas maneiras. Classe, raça, gênero, território, uso da motocicleta. Os trabalhadores de moto táxi têm muito disso em comum. São materialmente desprovidos de dinheiro, na maioria das vezes negros, na esmagadora maioria das vezes homens que se declaram heterossexuais, e moradores de bairros periféricos, grande parte deles, migrantes. Além disso tudo, são motoqueiros e compartilham os mesmos perigos, as mesmas frustrações, os mesmos riscos e até mesmo certo padrão de consumo. Tudo isso os une. Une suas trajetórias

de vida. Cria relações densas de sentido e significado que gosto de pensar como uma *malha* no sentido que Ingold (2015) atribui a esse conceito.

Derivando a ideia de rizoma de Deleuze e Guatárri (2004, p. 224-5), cada indivíduo possui a sua própria linha particular, ou feixe de linhas, que acabam se entrecruzando com outras linhas, o que os autores chamam de hecceidade. Ingold (2012) se apropriando das ideias de rizoma estabelece que uma malha é um emaranhado de fios vitais que cada pessoa produz ao longo de suas trajetórias. Quando trajetórias se cruzam formam nós. Esses nós são nós de relação e de produção de sentido para o mundo e para os próprios agentes. A formação de múltiplos nós formam a malha. Não se trata de uma ideia de rede, onde cada ponto isolado é conectado e interligado. São nós que já estavam muito próximos antes mesmo de serem malha. Numa analogia inspirada em Deleuze, podemos pensar a ideia de rizoma, que produz a partir da semente diversos ramos de vida que é cada parte da raiz, que se embrenha, no solo, em múltiplas outras relações com outras formas de vida, como as bactérias, produzindo vidas em relação. Produzindo nutrientes, fertilização, multiplicação e crescimento de raízes, das malhas.

Acompanhando o trabalho moto taxista percebemos a criação de malhas quando um moto taxista convida algum conhecido para trabalhar na mesma base, quando estabelece relações com comerciantes e clientes, quando caminha, ou melhor, pilota pela cidade atinando seus caminhos secretos, seus asfaltos perigosos, seus buracos, buscando atalhos e rotas e as compartilham com colegas de trabalho. Quando estabelecem amizades, conflitos, paixões. Quando evocam sua religiosidade na base. Quando fofocam. Quando combinam passeios e lazer fora do ambiente de trabalho. Quando operam conhecimentos e táticas de sobrevivência (mais a frente retomarei este tópico, por exemplo no uso de escapamentos barulhentos). Quando utilizam um colete com o nome de sua base. Quando conversam sobre motocicletas com outros moto taxistas e ativam saberes sobre consertar a moto e sobre indicar mecânicos de qualidade para consertarem o veículos. Quando compartilham seus conhecimentos sobre onde comprar uma marmita por um preço mais baixo. Quando constroem uma cooperativa. Quando ativam a partir de seus próprios caminhos entrecruzamentos com os caminhos de outras pessoas, tornando-se (re)conhecido e fazendo com que a base de moto táxi que trabalha também o seja. Tudo isto nos atina ao conceito de malha proposto por Ingold. Tudo isto alude à ideia de rizoma de Deleuze e Guatarri. Cada moto taxista (e seu caminho) é como uma parte de uma raiz, que ao crescer e se movimentar acabam por interagir e compor um sistema complexo de relações que se retroalimentam. Neste sentido cada vida de moto taxista cria a vida de outros moto taxistas. Como cada raiz que cresce alimenta outras vidas do solo.

Conflitos, relações, vida, morte. Tudo isso perpassa apenas um dia de trabalho moto taxista. O que virá pela frente? Quais outras situações surgirão para demonstrar que o cotidiano da pessoa que trabalha como moto taxista é muito mais do que dirigir a moto de um lado para o outro da cidade numa repetição, e que o verdadeiro cotidiano nem se dá com a moto, mas com os motoqueiros. Isto é, não se trata de um cotidiano utilitarista e repetitivo de sobreviver no capitalismo (isto vale para todo ser humano, não é algo exclusivo dos moto taxistas) se trata sim, de convívio, de estabelecer relações, amizades, de ter alguém para chorar sua morte, e para se ver em outros planos (no Kardecismo, a visita de um espírito desencarnado ou no umbral se dá principalmente através de laços fortes que ligam a matéria ao espírito, o corpo às almas, os vivos e os mortos) de recriar o cotidiano todos os dias. Dar novos sentidos. Angariar novas relações. Conhecer novas pessoas e caminhos. O moto táxi são os motos taxistas, e eles (re)inventam seu cotidiano diariamente.

#### **2.4 Moto táxi antissistema: Formalidade e informalidade no serviço moto taxista em Araraquara-SP.**

Araraquara é uma cidade do interior paulista (Noroeste paulista), quase no epicentro do Estado de São Paulo, distante 274 km da cidade de São Paulo, capital. Com uma população estimada (2020) pelo IBGE de 238.339 pessoas, Araraquara é uma cidade média. Não é grande, nem pequena. Se situa no entrecruzamento de importantes rodovias. A história da cidade de Araraquara se imbrica com a história do transporte de mercadorias via trem.

Segundo a prefeitura da cidade<sup>11</sup> “A região de Araraquara até o final do século XVIII era um vasto território conhecido como “Campos de Aracoara”. Origem do nome ARA – dia / COARA – nova. Sua existência geográfica foi registrada por várias expedições que demandavam o Brasil Central. O povoamento ocorreu em princípio do século XIX, com a fixação de famílias oriundas de regiões mais antigas da Província, que abriram fazendas para criação de equinos, ovinos e gado de corte. Ao longo do século XX Araraquara ergueu suas indústrias e um comércio ativo, paralelamente à criação de escolas, clubes, universidades que deram a ela talentosos artistas, intelectuais e desportistas, muitos dos quais reconhecidos internacionalmente [...] A chegada da Ferrovia ocorreu em 1885 devido ao crescimento da cidade, sendo que no século XX foi à primeira cidade do interior com ônibus elétrico e com o título de “Cidade mais limpa das Três Américas”. Em 1889, Araraquara é elevada à categoria de cidade [...] Após a crise do café, em 1929, o mesmo foi substituído pela cana, que ainda hoje

---

<sup>11</sup> <https://www.araraquara.sp.gov.br/nossamorada/conteudo-nossamorada/historico-de-araraquara#:~:text=Em%201889%2C%20Araraquara%20C3%A9%20elevada,centro%20de%20Triagem%20de%20Res%C3%ADduos.>

é um dos principais produtos agrícolas do município. Assim, a cidade foi forçada a encontrar saídas para seu desenvolvimento, construindo grande parte de seu setor industrial a partir do aproveitamento de produtos agrícolas.” Atualmente entre essas grandes indústrias de produtos agrícolas podemos apontar a Cutrale (empresa exportadora de suco de laranja) e a empresa Heineken (produtora de cerveja), também a indústria têxtil Lupo (produz roupas em geral), e evidentemente, para trazer o moto táxi à cena: Os trabalhadores destas grandes indústrias sempre estão presentes no moto táxi para ir ao trabalho ou voltar dele.

A título de reforçar essa ideia, vale demarcar os caminhos, as rotas operadas no moto táxi. Essas rotas entrecruzam a cidade. Cortam a cidade de norte a sul, oeste a leste e outros pontos cardinais e ordinais. Interligam os clientes entre seu tempo de trabalho e tempo de lazer. Conectam as necessidades dos clientes levando-os para o trabalho, para hospitais, para fóruns jurídicos do trabalho ou criminal.

Deixarei em seguida a imagem de cinco rotas operadas por Rogério ao longo de uma semana de trabalho. Anotei as rotas das corridas de Rogério ao longo de uma semana. Ele contribuiu para que eu as anotasse. Ao longo de uma semana de trabalho Rogério operou mais de trinta rotas pela cidade. Coloquei as trinta rotas dentro de um saco e sorteei aleatoriamente cinco rotas para dar ao leitor a sensação de movimento. Não por escolha, na maior parte desta dissertação meus interlocutores estão parados. Grande parte do trabalho do moto taxista é mesmo ficar parado na base. Aguardando sua vez. Mas isto não é tudo. Estão também em movimento. Quando não estão nas bases aguardando sua vez estão rodando pela cidade. É um desafio demonstrar esses movimentos. Percebi isto na qualificação desta dissertação.

É um desafio transpor textualmente os movimentos. Afinal, moto táxi é movimento. Se me detivesse muito para descrever as rotas o leitor desta dissertação pensaria que estaria lendo um GPS. Para resolver este dilema apresentarei cinco rotas (realizadas por Rogério ao longo de uma semana) sorteadas aleatoriamente para tentar transpor por imagem os movimentos que os moto taxistas realizam pela cidade.

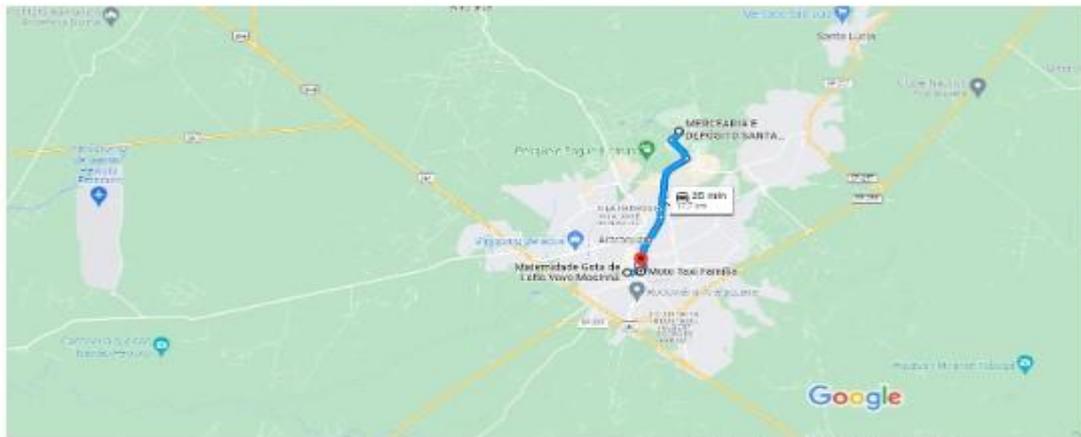
Nas imagens veremos um caminho irreal, ou melhor, aproximado, uma vez que é muito comum os moto taxistas operarem atalhos, os caminhos indicados no mapa são aproximados da realidade. Nos mapas também está indicado o tempo e a distância do percurso no caminho indicado, tanto tempo quanto distância são também aproximadas, uma vez que não representa e não é capaz de captar a astúcia de meus interlocutores para se deslocar na e pela cidade. Apesar das aproximações da realidade, a análise destes mapas é muito feliz para indicar a operação de rotas pela cidade.

19/01/2023 13:40

de Maternidade Gota de Leite Vovó Mocinha a Moto Taxi Família - Google Maps

Google Maps

de Maternidade Gota de Leite Vovó Mocinha, R. Carlos Gomes, 1610 - Araraquara, SP, 14801-340 a Moto Taxi Família, Av. Portugal, 129 - Centro, Araraquara - SP, 14801-040



via Av. Portugal  
35 min sem trânsito  
17,7 km

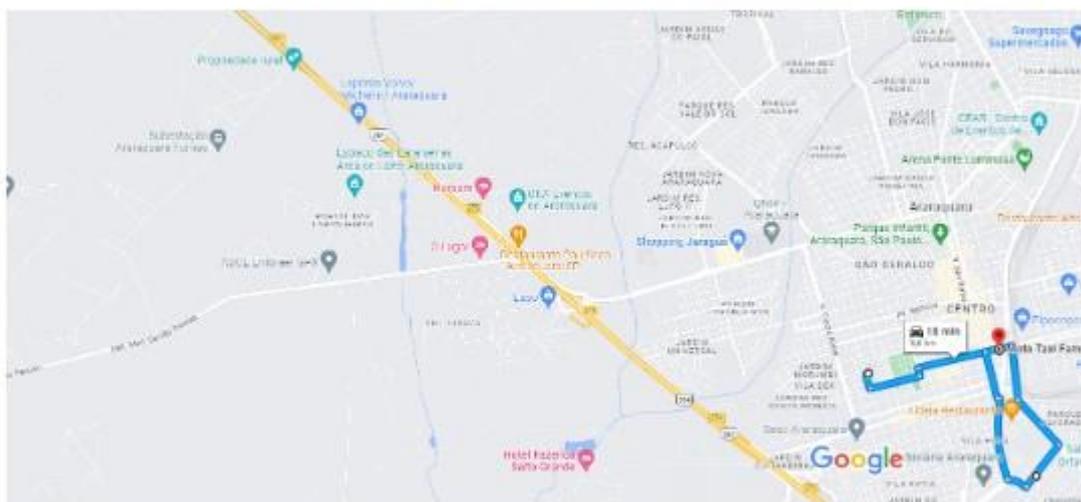
Conheça Moto Taxi Família

19/01/2023 13:42

de Fórum Estadual de Araraquara a Moto Taxi Família - Google Maps

Google Maps

de Fórum Estadual de Araraquara, Rua dos Libaneses, R. Nossa Sra. do Carmo, 1998, Araraquara - SP, 14801-425 a Moto Taxi Família, Av. Portugal, 129 - Centro, Araraquara - SP, 14801-040



via Av. São Paulo e Av. Portugal  
18 min sem trânsito  
5,6 km

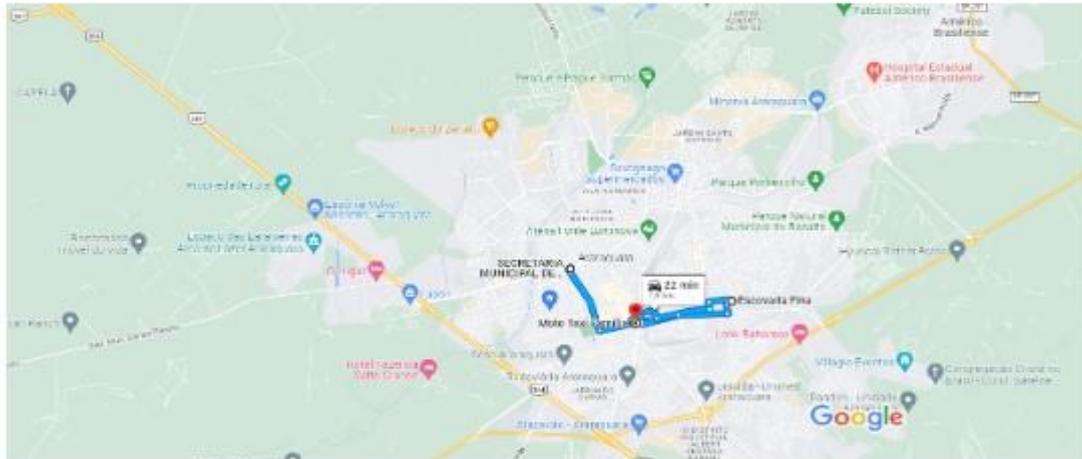
Conheça Moto Taxi Família

19/01/2023 13:44

de SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE ARARAQUARA a Moto Taxi Família - Google Maps



de SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE ARARAQUARA, Av. Padre Francisco Salles Culturato, 925 - Vila Nice, Araraquara - SP, 14801-250 a Moto Taxi Família, Av. Portugal, 129 - Centro, Araraquara - SP, 14801-040



via R. Expedicionários do Brasil e Av. Portugal  
 22 min  
 7,9 km  
 22 min sem trânsito

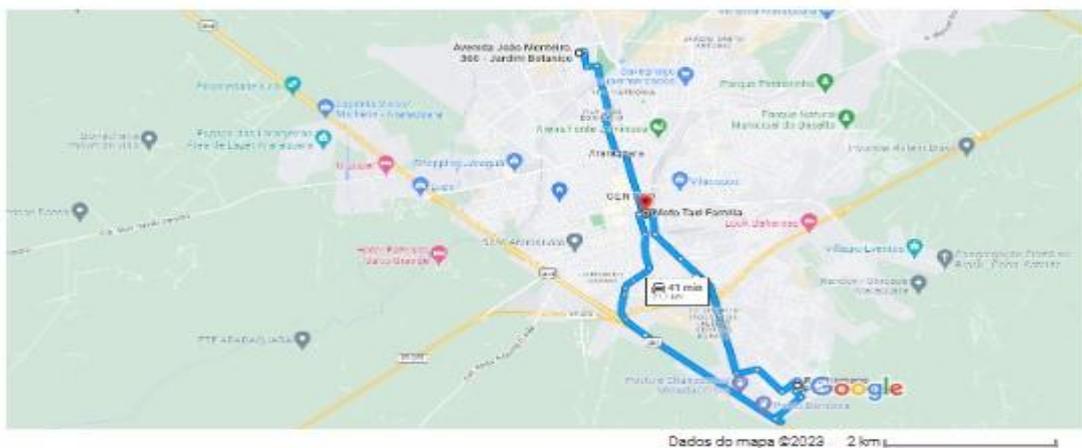
Conheça Moto Taxi Família

19/01/2023 13:45

de Av. João Monteiro, 360 - Jardim Botânico a Moto Taxi Família - Google Maps



de Av. João Monteiro, 360 - Jardim Botânico, Araraquara - SP, 14805-041 a Moto Taxi Família, Av. Portugal, 129 - Centro, Araraquara - SP, 14801-040  
 R\$15,00



via R. Gonçalves Dias  
 41 min  
 21,1 km  
 41 min sem trânsito

Conheça Moto Taxi Família

19/01/2023 13:51

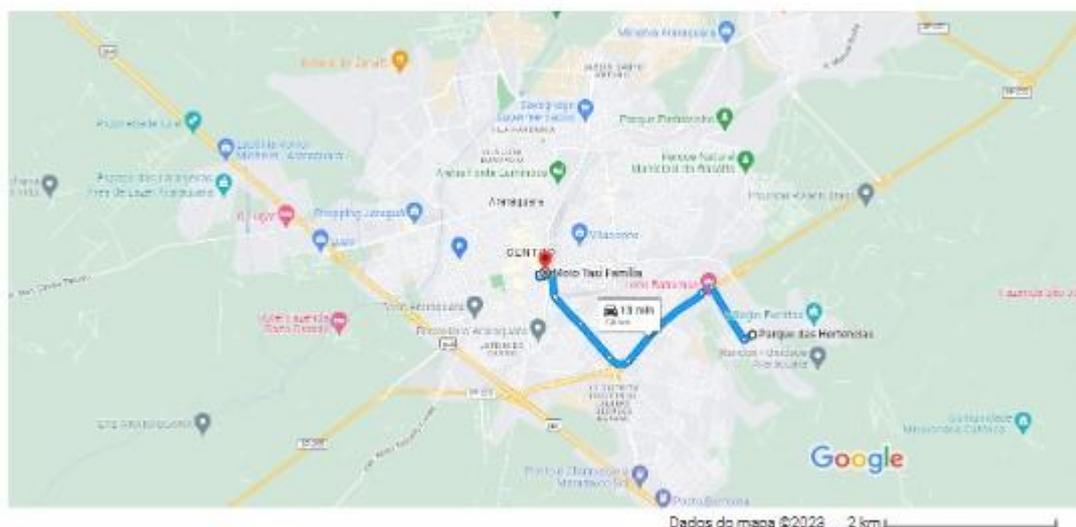
de Parque das Hortências, Araraquara - SP a Moto Taxi Família - Google Maps

Google Maps

de Parque das Hortências, Araraquara - SP a Moto Taxi Família, Av. Portugal, 129 - Centro, Araraquara - SP, 14801-040

De carro 7,5 km, 13 min

R\$12,00



	via Rodovia Antônio Machado	13 min
	Sant'Anna	7,5 km
	13 min sem trânsito	

Conheça Moto Taxi Família

A análise desses mapas também traz o benefício de poder examinar alguns motivos pelos quais os clientes utilizam o serviço. A rota do mapa 1 apresenta uma corrida em que Rogério buscou uma cliente na casa dela no bairro Selmi-Dey a levou até a maternidade da cidade e retornou para base. O mapa 2 demonstra uma corrida em que Rogério buscou uma cliente na casa dela no bairro Nossa Senhora do Carmo levou até o fórum e retornou para a base. No mapa 3 Rogério buscou um cliente no bairro Vila Nilce o levou até a Secretaria de Saúde da cidade e retornou até base. O quarto e o quinto mapa apontam para corridas que os clientes estavam voltando do trabalho saindo da base – do centro da cidade – e indo até bairros periféricos, no mapa 4 Jardim Botânico e no mapa 5 Hortências. A descrição destas rotas foi feita através do Google Maps, mas no cotidiano moto taxista não há tempo para ficar olhando e examinando os mapas, tal como, nem sempre são utilizados ao longo das rotas.

Na maioria das vezes os moto taxistas conversam entre si para concluir as melhores rotas, para afinar qual o local de partida (onde buscar alguém) e local de chegada (onde deixar alguém). Estas discussões são feitas por vozes graves e aceleradas, num frenesi, onde vários moto taxistas tentam apontar os melhores caminhos. Interpreto essas discussões (muito recorrentes) como disputas por saber, por conhecimento, por astúcia, por estratégias. Quem

conhece melhor a cidade, os caminhos, os nomes dos locais? Quanto maior o conhecimento dos moto taxistas sobre estas rotas maior seu poder simbólico nas bases. Na base moto táxi família observei ainda que Duda, um moto taxista de 54 anos, migrante nordestino, trabalha com moto táxi há quase 20 anos é sempre uma referência neste tipo de contenda. Conhecedor das melhores rotas sempre tinha um palpite para deixar aos outros motoqueiros sobre os melhores caminhos. O poder de Duda é reconhecido por todos os motoqueiros que em caso de dúvida se dirigiam á ele sempre com muito respeito.

A escolha por realizar a pesquisa em Araraquara tem pouco a ver com as características geográficas da cidade. Têm a ver com meus próprios caminhos, pelo trabalho de moto taxista que realizei aqui, pelas pessoas que eu já conhecia no universo moto taxista da cidade, portanto, a cidade de Araraquara foi escolhida para realizar a pesquisa devido a relações de proximidade e conhecimento que estabeleci aqui durante meus 5 anos de graduação e dois anos trabalhando como moto taxista. Escolhi Araraquara pois aqui fui moto taxista, assim, eu tinha (eu pensava) um caminho mais fácil de abertura com os interlocutores desta pesquisa.

Durante o ano de 2018 e 2019 trabalhei como moto taxista. Já contei no prólogo minha entrada nesse universo. É a partir da base que se estrutura o ofício moto taxista.

O serviço de moto táxi na cidade de Araraquara é estruturado a partir de dois mecanismos principais: de um lado temos os moto taxistas oficiais. Esses são registrados na prefeitura, pagam anuidade, e ficam dispersos em pontos isolados na cidade. Os “oficiais” não possuem uma base, ficam parados em pontos destinados ao serviço de moto táxi regularizado através da Secretária de Trânsito do município.

Nosso interesse nesta investigação é voltado para os trabalhadores informais e clandestinos, também denominados piratas. Entretanto, durante incursões ao campo pude conversar com alguns moto-taxistas formalizados, estes informam a pesquisa que os trâmites burocráticos para regularização jurídica são realizados diretamente na prefeitura mediante o pagamento de uma taxa anual de R\$300,00 em média , é exigido também certificado do curso de moto-taxista (oferecido pela SEST-SENAT – Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – com taxa de inscrição entre 50 e 160 reais), deve possuir declaração de transferência do veículo para a categoria de “aluguel”, declaração de domicílio fiscal, comprovante de residência e Recibo de compra e venda da moto.

Enfim, diversos mecanismos burocráticos e regularizadores, que por um lado, atribuem certas “garantias” de legalidade do ofício, mas por outro lado, não traz em si, nenhum benefício material de proteção ao trabalhador, ou que garanta condições adequadas de trabalho.

Em entrevista realizada em 23/01/20 João, 54 anos, homem branco de pele escura queimada pelo sol, moto-taxista há mais de 20 anos, formalizado, informa a pesquisa: “A gente paga a taxa, todo ano, mas não pode nem usar o banheiro da prefeitura ou da câmara. Antigamente, tinha até cafezinho na prefeitura para nós, mas faz uns 4 anos que eles não deixam mais a gente entrar no prédio.” Quando questionamos sobre como nosso informante faz para usar o banheiro enquanto espera clientes, João continua: “Eu uso o banheiro do barzinho ali de baixo, o dono é amigo meu”. Assim podemos perceber que mesmo os trabalhadores de moto táxi formalizados também estão submetidos às transformações e precarizações derivadas daí, no mundo do trabalho, quiçá, muitas vezes, trabalhando em condições ainda mais precárias por não terem o apoio de uma base de trabalho.

O lugar de trabalho dos moto taxistas formalizados como podemos ver na fotografia retirada em campo, não apresenta infraestrutura alguma. Não há um banheiro, não há acesso a água, não há proteção da chuva, proteção precária contra a incidência dos raios solares, bancos duros e nada herméticos. Exposição total às intempéries do tempo meteorológico, às necessidades fisiológicas, à mínima qualidade de vida e condições humanas de trabalho.

Fotografia 2.3



*Fotografia retirado durante trabalho de campo. Base de moto taxistas formalizados no Centro de Araraquara. 12/4/2022*

Nas palavras de João:

*“O moto táxi pirata ainda por cima tira nossos clientes. Nós pagamos para estar regularizados, e não ter dor de cabeça com a polícia ou com a prefeitura, preferimos “andar na linha”. Enquanto os moto táxis clandestinos não pagam nada, e ainda têm a possibilidade de ter maior procura de clientes e um lugar de trabalho mais confortável. Não sei o que estou fazendo aqui ...”.*

Um quarteirão abaixo desse ponto de moto táxi formalizado, registrado na imagem, têm mais duas bases de moto taxistas informais. Essa região é a região central da cidade de Araraquara. É nesta região que existe o terminal rodoviário de ônibus. O volume de pessoas circulando é enorme. Como explicar essa abundância de moto taxistas que disputam clientela? Como explicar essa pluralidade de arranjos institucionais de trabalhadores?

Sobre essa questão concordamos com as palavras do professor Siebra:

A rigor, o moto táxi é anti-sistema e anti-solução de transporte urbano, pois é transporte individual. E dos meios de transporte já experimentados pela humanidade, a segurança da motocicleta, é certamente, a menor entre todas, dos bois e cavalos aos aviões supersônicos. [...] acha-se que coisas como o moto táxi são apenas saídas, e até certo ponto, esdrúxulas, que os contextos de crise vão fazendo aparecer [...] o círculo causal indutor do fenômeno moto táxi pode ser explicado da seguinte maneira: as populações urbanas necessitam de transportes coletivos; grande parte das médias e grandes cidades possui infraestrutura incompleta e precária na sua rede de transporte urbano coletivo. Para existirem, os transportes urbanos coletivos demandam elevados investimentos e capacidade empresarial; as populações de baixa renda não podem dispor de quantias elevadas com outros meios de transporte; o custo do táxi é alto e, portanto, excludente a maioria da população (COELHO, 1997, p. 44).

Complementando ainda as provocações do professor, acrescentaria, atento aos paradigmas contemporâneos, que além do táxi, o transporte por aplicativo também possui uma característica que impele uma parcela da população ao acesso dos serviços: O analfabetismo digital e a exclusão digital. Além do táxi, o transporte de carro via plataformas digitais exige dos clientes acesso à um smartphone, acesso à uma rede de internet via dados ou wi-fi, e conhecimento do uso do celular e dos aplicativos. Deste modo, uma grande parcela da população que não tem acesso à um desses pontos, está excluída também do uso desses aplicativos de transporte.

O moto táxi aparece assim preenchendo as lacunas: de um lado preenche as lacunas de uma rede de transporte público ineficaz, lenta e cara. De moto táxi o cliente sai do centro de Araraquara para o bairro mais afastado do centro, em, no máximo, 20 minutos e gasta R\$12,00. De ônibus esse trajeto pode levar duas horas e a necessidade de se utilizar dois ônibus para sair do centro e chegar na periferia com um custo próximo, no valor de R\$10,00. Além disso, vale lembrar, a população sem acesso a smartphones e sem acesso ao conhecimento técnico do uso

desses aplicativos, também ficam marginalizados do acesso ao serviço de transporte via aplicativos como o Uber e o 99táxi.

O moto táxi é um serviço antissistema. E sua existência se dá, sobretudo, pela ineficácia do transporte urbano público, e pela exclusão gerada pelos transportes via aplicativos digitais. Ele se coloca contra o sistema, e atende clientes que o sistema (público ou privado) excluiu. O moto táxi é assim uma tática e uma estratégia no sentido que DeCerteau (2002) dá a esses conceitos e que já examinamos nesta dissertação. Uma ação derivada das experiências de pessoas pobres e marginalizadas pelo processo excludente do capitalismo que antes de sucumbir ao jugo dos poderosos, jogam o jogo e resistem, sem poder, entretanto, vencê-lo.

O moto taxista está a margem se opondo ao centro. Paradoxalmente também é quem conecta a margem ao centro. E por mais que as bases muitas vezes fiquem no centro da cidade, seus clientes, majoritariamente residem nas margens, nas periferias da cidade. Em grande medida são trabalhadores e trabalhadoras dessas indústrias, do comércio, dos serviços que usam o moto táxi para sair do seu posto de trabalho ou ir para ele.

Essas características explicam a existência de uma malha densa de moto taxistas na cidade de Araraquara, informais ou formais.

Na voz de meus interlocutores podemos perceber essa interpretação do moto táxi como antissistema. Muitos aludem sua escolha por trabalhar no moto táxi apontando para a independência, a liberdade de horários, a liberdade das rotas, a autonomia do agente sobre a escolha dos caminhos, dos horários, dos modos de se situar na convivência coletiva das bases. Se opõem ao modelo celetista, mais rígido, dotado de normas que se sustentam com o medo da “justa causa”, sob a égide da hierarquia rígida do patrão. Rejeitam o sistema clássico de exploração do trabalho.

Não que os moto taxistas não tenham regras e hierarquias. É que essas regras e hierarquias nas bases de moto táxi não vêm de cima para baixo. Como não há patrão (somente uma gerência) a voz dos moto taxistas têm que ser ouvidas em casos de conflito. Afinal não há como demitir alguém que não é contratado. Raramente ocorre de algum moto taxista ser “convidado a se retirar da base”, e quando isso ocorre é muito mais porque essa pessoa incomodou a maioria dos moto taxistas, do que incomodou a gerência.

A decisão das formas corretas *do agir e do fazer* no cotidiano inventado são operados por todos os outros moto taxistas. As próprias regras da base são criadas pelos moto taxistas e não pela gerência ou pelo “dono da base”.

Assim o moto táxi é antissistema. Ao menos se opõem aos modo de fazer o emprego tradicional com carteira assinada, suas hierarquias e sua rigidez no quesito tempo-espço. Não

raro um moto taxista chegava para trabalhar as dez da manhã e saía, sem avisar ao meio dia, seja por problemas pessoais ou por escolha, e isso, não podia ser questionado pela gerência, uma vez que a forma de “contratação” não opera com a mesma lógica que o “sistema tradicional do trabalho”.

Esta marca de “fluidez”, “liberdade”, “autonomia” se expressaram diversas vezes nos discursos dos meus interlocutores. “Não tenho patrão”; “eu faço meu horário”; “xau, fui”; “a gerente não manda em mim”, eram falas recorrentes.

Vale a pena trazer para elucidar essa ideia apresentar um ocorrido na base moto táxi família. Chegou na base pela manhã um cliente idoso, conhecido por ficar barganhando o preço da corrida. Era a vez do Duda. Nenhum moto taxista gostava desse cliente, pois além de barganhar as corridas era muito pesado, o que implicava em desgaste da moto. Duda se recusa a levar o cliente argumentando que não suporta a mania que o cliente tinha de ficar barganhando. Sandra constrangida pois Duda se recusou levar o cliente na cara dele tenta insistir para Duda leva-lo. Após alguns minutos de discussão entre Duda e Sandra sobre levar o cliente, Duda se zanga, põe o capacete e diz: “Tchau, vou almoçar”, monta na moto e vai embora. O cliente fica ali parado com cara de zangado Sandra anuncia o próximo da vez, Thiago, que reclamando pega seu capacete, pega o capacete do cliente e o leva ao destino a contragosto. Thiago, claro, volta reclamando e já avisa a Sandra “Da próxima vez eu não levo, o cliente foi da base até a casa dele reclamando de Duda, e quem foi folgado foi o cliente, já fica avisado Sandra”. Este tipo de recusa se enquadraria em demissão por justa causa em muitas empresas, mas moto táxi não é uma empresa, são pessoas que recusam o sistema tradicional de emprego. Sandra que faz a mediação neste tipo de conflito me confessa depois que Duda têm razão. Cliente folgado tem que ser tratado como trata os trabalhadores. Sandra é uma gerente que no mais das vezes apoia os motoqueiros em detrimento da “base” ou melhor, do proprietário da base, que por sinal, nunca pisou por lá um dia sequer enquanto eu estava trabalhando. Conheci o dono da base moto táxi família em outra ocasião que descreverei mais a frente.

Apresentada as causas que explicam a existência do moto táxi nas cidades brasileiras, e apresentado o serviço de moto táxi formalizado podemos nos aprofundar agora, no serviço de moto táxi clandestino, informal ou pirata.

É através do colete que se comunica quem é ou não moto taxista. O colete então demarca uma identidade moto taxista, ou melhor, expõe aos olhos quem são os moto taxistas. Cada colete possui uma relação íntima com as diretrizes de personalidade, interesses, gostos, modos de ver o mundo de cada base. O colete comunica aos moto taxistas quem são seus pares, e comunica também aos clientes que quem o usa poderá transportá-lo. Comunica mais ainda, que o moto

trabalhador não é uma ameaça. Durante trabalho de campo, um episódio marcou centralmente a função do colete.

Uma cliente do moto táxi, mulher negra de aproximadamente trinta anos de idade foi até a base “moto táxi família” buscando o serviço de transporte. O motoqueiro que iria transportá-la (pois era sua vez) havia esquecido o colete em casa. A mulher se recusou a subir na moto do motoqueiro sem colete. Ele ficou brevemente irado, os dois discutiram “Como assim você é moto taxista e não tem colete?” inquiri a cliente. Fabiano responde que deixou lavando no dia anterior e choveu durante a madrugada, ficando impossível usá-lo, uma vez que estava encharcado. Fabiano conversa com outro moto taxista que estava de colete e que levou esta cliente ao seu destino; enquanto isso na base o ocorrido ecoou, e gerou uma reflexão compartilhada entre os moto taxista do por que esta cliente se recusou a andar com o motorista sem o colete. Duda que é moto taxista há dezenove anos quem diz: “Faz sentido cara. Pensa assim: Imagine que essa mulher vai estar na garupa da moto passando no bairro dela, o pessoal do bairro pode conhecer ela, e vê-la andando na garupa de um homem desconhecido. Agora imagina que essa mulher é casada ... Já sabe né? O povo fala .... Até ela provar que era moto táxi, isso pode causar maior confusão... Até provar que focinho de porco não é tomada ... Zé povinho fala demais, eu entendo ela não querer andar sem colete”. Todos consentiram. Duda normalmente tinha razão em suas falas. Talvez por sua experiência profissional. Talvez por sua experiência de vida. Talvez pelo entrecruzamento das duas experiências. Duda é um motoqueiro muito respeitado.

O colete aparece assim, como um comunicador central. Ele fala. Ele grita. Ele demarca quem é e quem não é moto táxi. Demarca também a intencionalidade dessa relação humana. Ao usar um colete de moto táxi não somos mais invisíveis. Pelo contrário! Nos tornamos corpos visíveis, estamos atrelados à uma função. Por meio do colete clientes e outros moto taxistas se reconhecem. É por meio do colete também que as bases de moto táxi divulgam seu serviço, funciona como um outdoor ambulante. No colete sempre é escrito o nome da base e o número de telefone para que os clientes possam solicitar o serviço.

Dirijo motocicletas desde 2013. Nunca no trânsito ao parar no semáforo, por exemplo, alguém puxou papo, começou uma conversa, interagiu. Sem o colete o trânsito é de fato, como DaMatta (2012, p. 27) pensa: um espaço violento, impessoal, de disputa, pautado pela alteridade negativa, a rejeição do outro.

como falamos coloquialmente, aquele carinha – o outro motorista que, impaciente, espera por sua vez; e que não tenha, como um bárbaro assassino em potencial, indignado e ofendido, enfiando o pé na tábua [...] A menos que um contato visual, acompanhado de um

gesto adequado, indicativos de deferência ou reconhecimento pessoal, atenuem essas atitudes tradicionais e esperadas de hostilidade e distanciamento, a alteridade negativa predomina em todos os tipos de interação social realizados em ambientes marcados pelo anonimato e pela impessoalidade na sociedade brasileira. Em outras palavras, o motorista ao lado é um inimigo – um outro absoluto – até que ele ou nós façamos um gesto que nos permita reconhecê-lo e transformá-lo numa pessoa

Usar um colete de moto táxi é deixar de ser indivíduo e tornar-se *pessoa* no sentido que DaMatta atribui a esse conceito no excerto acima. É não ser anônimo. É ocupar um lugar social. Mas é também mais do que isso. Assim como Mauss em *Sociologia e Antropologia* (2003) na quinta parte *Uma categoria do espírito humano: a noção de pessoa, a de “eu”*, tornar-se pessoa é um movimento histórico, que se inicia como reconhecimento social do grupo, reconhecimento do lugar político que se ocupa na sociedade, reconhecimento de si mesmo enquanto um ser dotado de direitos e deveres, e por fim, um ser moral, que além de jurídico, é social e cultural, isto é, está sempre em relação com julgamentos de si e julgamentos dos outros.

Mauss percebe a pessoalidade dos índios *pueblos* do noroeste americano somente na relação entre indivíduo e clã, nossos interlocutores se tornam pessoas por estarem incluídos em um grupo social historicamente constituído que compartilham interesses, trocas, reciprocidades, direitos, prestações de bens interdependências, noções do sagrado.

Assim também a constituição do “eu” na China antiga, vai apontar Mauss neste brilhante ensaio, depende “Da ordem do nascimento, a hierarquia e o jogo das classes sociais fixam os nomes [moto taxista], a forma de vida dos indivíduos, sua face [...] retira da individualidade todo caráter de ser perpétuo e indecomponível” (Mauss, 2003, p. 349).

Podemos notar também a construção de uma pessoalidade já alertada por Mauss, derivada da *persona* romana/latina: “a “pessoa” é mais do que um elemento de organização, mais do que um nome ou o direito a um personagem e a uma máscara ritual, ela é um fato fundamental do direito.” (Mauss, 2003, pg. 385). Em casos por exemplo de acidentes, conflitos no trânsito, algo que envolva a integridade do moto taxista ou de algum outro motorista no trânsito, essa noção de pessoa será acionada – a pessoa de direito – a pessoa enquanto instrumento jurídico dotado de direitos e deveres. Mas, mais ainda, a noção de pessoa que se ativa no trânsito é a noção moral de *persona*:

persona e, o que é fundamental, acrescenta-se cada vez mais um sentido moral ao sentido jurídico, um sentido de ser consciente, independente, noção de pessoa autônomo, livre, responsável. A consciência moral introduz a consciência na

concepção jurídica do direito. Às funções, honrarias, cargos e direitos, acrescenta-se a pessoa moral consciente. (MAUSS, 2003, pg. 391)

Essa personalidade moral é reconhecida pelos pares, e ao usar o colete de moto táxi no trânsito estabelece-se a si próprio vida, visibilidade, reconhecimento do grupo, imputar a si direitos e deveres. Valorar ações morais justas e injustas, corretas e incorretas, honrosas ou desonrosas, legítimas ou não. Ultrapassar um carro em alta velocidade pela direita tudo bem, mas fazer isso com um colega motoqueiro é uma afronta. Andar entre os carros, no chamado corredor é visto por alguns motoristas de carro como atos “imorais, injustos, perigoso”. Para os moto taxistas além de necessário é mais do que “justo, moral e honroso”, é uma forma de demonstrar perícia, conhecimento, habilidade, além, da obviedade de se poupar tempo e ampliar lucros.

Tornar-se pessoa no trânsito é ao mesmo tempo disputar a materialidade do mundo e a imaterialidade. É tanto garantir segurança e cumprir deveres como reivindicar seu lugar no mundo e lutar por direitos. Direitos de passar, direitos de trabalhar, direitos de ser manter vivo, e sobretudo, direito de se sentir moralmente capaz, hábil, conhecedor.

Parar no semáforo utilizando um colete de moto táxi é contar com a comunicação dos pares. Tanto em diálogos vocalizados, como por meio de buzinas, ser moto táxi é comunicar-se no trânsito. Entre os pares, mas não só. Ao utilizar um colete, algum transeunte pode, a qualquer momento, fazer um sinal de mão solicitando seu trabalho. Você encosta a moto e conversa com o cliente, negocia o preço da corrida ali, e parte para o destino, trocando ao longo do caminho, ideias, sentimentos, sensações, vida com os próprios clientes que não raro fazem questão de contar suas vidas e fazer da garupa da moto um divã, uma terapia. Usar o colete também parece ser um convite, um pedido para que a polícia te aborde. Sou homem, branco, jovem, universitário. Carrego comigo no corpo marcas que me trazem diversos privilégios em uma sociedade racista, machista e marcada pela escravidão. Nunca tomo enquadro da polícia pilotando minha moto utilizando as roupas que uso no cotidiano. Entretanto, é só colocar o colete de moto táxi que as viaturas logo assobiam, exigem a parada, fiscalizam meus documentos, o documento da moto, querem saber da onde eu vim e para onde eu vou ... Examinam o veículo como um cientista examina uma bactéria no laboratório, sob a suspeita da lupa microscópica, procurando uma disfunção, em seguida vasculham também meu corpo. Perdi as contas de quantas vezes fui revistado pela polícia utilizando colete de moto taxista. Nunca, sem o colete, fui parado pela polícia. O colete retira parte de minha personalidade enquanto pessoa jurídica, ao mesmo tempo atribui personalidade moral à minha existência entre os pares. O colete anuncia uma contradição da pessoa que é ao mesmo tempo um “eu”, um

“self” dotado de direitos e um “nós”, um grupo, uma categoria dotado de deveres e estereótipos, expectativas dos outros.

Fotografia 3.



*Fotografia do autor enquanto moto taxista em 2018. Nesta foto transportava um Jabuti de um cliente que resgatou o animal em um condomínio e o levamos para a casa do cliente.*

Os coletes também demarcam diferentes bases, e, por conseguinte, diferentes grupos sociais. Cada base de moto táxi coloca em seu colete sua identidade. Suas cores, a forma das fontes das letras, o desenho. É por meio do colete, portanto, que se comunicam diferentes bases. As bases mais próximas tendem a estabelecer relações mais próximas de amizade, é por meio do colete que os amigos se veem e se comunicam no trânsito. Às bases que não são amigas, ou que possuem, inclusive, uma rivalidade intrínseca à concorrência do serviço também se distanciam pelo colete. Assim, saber quem cumprimentar é saber relações sociais de conflito ou de solidariedade, e isto tudo se traduz no colete.

A buzina e a motocicleta também são meios de enunciação. Duas buzinas breves é uma saudação, um olá. Uma buzina contínua e longa é um impropério, um desafio um xingamento. Três buzinas rápidas e curtas é um aviso: “estou passando”, “vou tentar uma ultrapassagem”, “vou furar o sinal vermelho”. Uma buzina rápida e curta é também uma forma de dizer oi, mas um olá mais breve, mais tímido, lançado por pessoas que se reconhecem como trabalhadores em igual, mas que são completos estranhos na intimidade.

A motocicleta também cumpre esse papel. Motoqueiros com motos iguais costumam falar sobre aquilo que os une: a mesma motocicleta. Por outro lado, motocicletas mais potentes

chamam atenção dos apaixonados por motocicleta. O mesmo ocorre com motocicletas mecanicamente “envenenadas” ou “mexidas”<sup>12</sup>

Um exemplo bastante pertinente para pensar a comunicação exercida através das motocicletas é o caso do escapamento. As motocicletas vêm de fábrica com um escapamento que passa por especificações em termos de poluição sonora, emissão de gases estufa, controle da dispersão da energia cinética gerada dentro do motor. Esses escapamentos originais de fábrica possuem uma lógica própria de convivência coletiva no trânsito. Da poluição sonora à poluição do ar. Entretanto, esses escapamentos podem ser modificados por peças “paralelas” que emitem mais dióxido ou monóxido de carbono e que fazem muito mais barulho. Nunca gostei (assim como imagino, muitos odeiam) dos escapamentos barulhentos. Foi um colega moto taxista da base moto táxi laranjal quem me explicou o verdadeiro sentido dos escapamentos barulhentos. Além de um catalisador de poder simbólico – ter sua moto escutada e percebida a quilômetros de distância numa sedução que o próprio objeto de consumo possui em si – é também um comunicador de que existe um motoqueiro passando por ali. O escapamento adulterado aumenta a poluição sonora e por vezes do ar. Entretanto, garante a sobrevivência do motoqueiro que por vezes seria mais um corpo não visto e atropelado, estatelado ao chão. O escapamento modificado é assim, um meio de se tornar visível, de comunicar sua existência, de avisar aos corpos no trânsito “estou passando”, “estou na vez”.

Podemos perceber então, que a base, o colete, a motocicleta, a buzina e o escapamento são palavras. São vozes. São comunicação – simbólica e estrutural. Demarcam pertencimentos, atribuem lugares social, comunicam existência, anunciam corporalidade e personalidade à impessoalidade reinante no trânsito. Garantem a vida e a reproduzem de modo comunicativo entre os usuários do sistema de transporte moto taxista.

É por meio da comunicação que motoqueiros de modo geral se unem. Essa união é física, é corpórea, é comunicativa. Mas é também um meio de luta. Luta por direitos de existir, de ser visto, de construir relações sociais mais duradouras, de disputar e de jogar com o poder hegemônico. Na próxima seção, veremos que essa comunicação ocorre no cotidiano entre diversos moto trabalhadores, e se esparrama. Se torna o caminho para a união de uma classe de

---

<sup>12</sup> Alterar o sistema mecânico da motocicleta é prática comum entre motoqueiros. Essa alteração pode buscar uma ampliação da potência do objeto-coisa, mas pode também, não produzir modificação em essência alguma. Uma modificação estética. Essas modificações vão desde aumentar as cilindradas do moto até um adesivo “Grau da 16”, “abençoado por Deus”, “cachorro loko”, são só alguns exemplos. Podemos perceber que cada adesivo comunica um lugar social e um interesse específico. Cristãos irão se reconhecer no colante “abençoado por Deus”, assim como, aqueles que empinam as motos irão se reconhecer no adesivo “grau da 16”. A moto é enunciação simbólica.

trabalhadores, que através da comunicação e da invenção do cotidiano são capazes de produzir formas coletivas de organização do trabalho.

Veremos na seção a seguir, de que modo, motoqueiros dos mais diversos nichos de transporte se unem para criar uma cooperativa de moto trabalho, para garantir, juntos, uma maior qualidade de vida, uma melhor estrutura de trabalho, para a construção de uma nova forma de gerir o trabalho sobre a motocicleta, que está em embate direto com as plataformas transnacionais de precarização do trabalho.

## **CAPÍTULO 3: UM ACHADO DE CAMPO. A FORMAÇÃO DE UMA COOPERATIVA DE MOTO TRABALHADORES**

### **3.1 Sobre ser moto taxista: Compondo um grupo moto taxista**

Fazer parte de determinado grupo cultural significar falar a linguagem desse grupo. Em Lévi-Strauss (1963) a cultura é um conjunto de sistemas simbólicos, no qual, a linguagem ocupa um papel fundamental de transmitir aspectos da realidade social. É por meio dos sistemas significantes que os antropólogos podem compreender as diversas estruturas possíveis das diversas modalidades de viver a vida de seus interlocutores.

Em Geertz (1989) é sobretudo através dos símbolos significantes que a humanidade conseguiu se adaptar ao novo ambiente que surgia após os períodos glaciais.

o apoio cada vez maior dos sistemas significantes (linguagem, arte, mito, ritual) para a comunicação, o autocontrole, tudo isso criou para o homem um novo ambiente ao qual ele foi obrigado a adaptar-se. (Geertz, 1989, p. 35)

Ainda em Geertz, estes sistemas significantes são como textos, passíveis de interpretações, e não fórmulas passíveis de obter-se estruturas absolutas. Sistemas significantes como estruturas ou como textos? Buscaremos aqui outro caminho. O caminho em busca de caminhos, ou melhor, de trilhas. Um caminho onde a vida se faz ao caminhar e a narrar esses caminhos, e ao caminhar narrando a vida cria-se cultura, isto é, formas compartilhadas de viver no mundo.

Trilhando os caminhos de Ingold (2015), neste capítulo, procuraremos entender sistemas significantes nem como estruturas, nem como texto, mas como vidas, histórias, caminhos. Pois “as coisas desse mundo são suas histórias, identificadas não por atributos fixos, mas pelas suas trajetórias de movimento em um campo de relações em desdobramento.” (Ingold, 2015, p. 236). Cada sistema signifiante observado no moto táxi, produz significados profundos na vida dos moto taxistas, e só por meio disso, é que eles próprios produzem e dão sentido às suas próprias vidas.

Apresentaremos deste modo neste capítulo, o nome, e os significados atribuídos a partes essenciais do cotidiano moto taxista. A base, o colete, a moto, a buzina, os corpos humanos, tudo isso é comunicação, é linguagem simbólica. É através destes significantes que os moto taxistas atribuem significado ao seu ofício.

### **3.2 O moto táxi enquanto moto trabalho: vidas que produzem caminhos ao longo dos trajetos**

Quando trabalhei como moto taxista em 2018, comecei na base “moto táxi 16”. Essa base, localizada em uma famosa avenida da cidade (Avenida 16, ou Avenida Castro Alves), era como a maioria das bases informais de moto táxi, propriedade de Fábio. Fábio é um homem negro de 34 anos, divorciado, pai de duas filhas. Fábio foi moto táxi durante dez anos. Durante esse tempo trabalhou também como moto entregador (moto fretista). Durante esses dez anos, conta Fábio, ele juntou dinheiro para financiar sua casa, que fica localizada na avenida 16.

Nessa casa de três cômodos, (dois quartos, sala e um banheiro), Fábio deixou o alpendre (ou varanda) para criar a base de moto táxi. Ali, ele comprou três sofás usados, contratou uma linha de telefone, criou uma identidade visual para a empresa, um nome fantasia, e colocou uma placa na calçada “Precisa-se de motoqueiros”.

Fábio conta que durante quase um ano, trabalhou apenas ele e sua esposa como moto taxistas nesta base. Após esse período, aumentou o número de clientes procurando por moto taxistas, o que atraiu, paulatinamente, motoqueiros para trabalhar ali.

Assim se cria uma “base” moto taxista clandestina ou informal. Uma pessoa (podemos chama-lo de empresário ou empreendedor), aluga um espaço comercial, ou como no caso de Fábio, utiliza sua própria moradia, para angariar uma “carteira de clientes”, fama na cidade, e consolidar uma empresa de transporte.

Para custear o preço do aluguel, da água, da energia elétrica e da linha de telefone, é cobrado um valor semanal ou mensal dos motoqueiros que ali vão trabalhar. Esse pagamento é chamado de “pagar a casa”. A base, assim, pode também ser chamada de casa. Quanto maior o número de motoqueiros “pagando a casa” Fábio pode, além de custear os custos fixos da base de moto táxi, gerar lucro a partir da exploração do trabalho de outrem.

Quando trabalhei no moto táxi 16 em 2018, haviam seis moto taxistas (apenas no período diurno/vespertino e mais quatro motoqueiros do período noturno), que pagavam o valor de R\$50,00 semanal. Nesse contexto Fábio garantia ao menos, R\$2000,00 que era suficiente para cobrir os custos da casa, e ainda sobrava uma quantia que ficava para Fábio. Ele, além de garantir seu lucro, utilizava o excedente para fazer propaganda e publicidade da base de moto táxi. Cartões, cartazes que eram colados pela cidade, divulgação em sites e redes sociais. Quanto maior visibilidade tiver a casa, maior será o número de membros que a utilizam – clientes e trabalhadores.

É na base de moto táxi, ou na casa de moto táxi que a vida social é produzida entre os moto trabalhadores. Durante 2018, o número de clientes procurando motoqueiros no moto táxi caiu vertiginosamente. Deste modo, já em março de 2019, foi recorrente observar motoqueiros

que pagavam os R\$50,00 semanais para trabalhar, e, pela escassez de clientes procurando a base, terminavam a semana pagando para trabalhar.

Pouquíssimas corridas. Pouquíssimos clientes. Cada vez que o telefone tocava e algum cliente solicitava uma corrida, era uma alegria coletiva. Gritos e brincadeiras sobre a escassez da demanda pelo serviço. Rir da desgraça: isso inunda o cotidiano moto taxista, comediantes gregos por excelência. O pessimismo é luxo de quem tem dinheiro. É neste ano (2019) que a empresa Uber começou a operar em Araraquara. Os moto taxistas viam então um grande concorrente no mercado de transportes de pessoas. As corridas cobradas pelos motoristas plataformizados pela Uber não era muito discrepante do preço das corridas de moto. A Uber entrou no mercado Araraquarense distribuindo diversos “cupons” de corrida para primeiros usuários e para trajetos curtos. Assim uma corrida do centro à rodoviária de Araraquara custava R\$6,00 na base moto táxi 16 enquanto os motoristas dos carros via Uber cobravam R\$8,00. O cliente, evidentemente preferia o ar-condicionado dos carros uberizados ao invés da dura garupa da moto. A menos que estivessem com muita pressa, daí prefeririam sempre se arriscar e arriscar a vida de algum motoqueiro exigindo pressa. Uma situação complexa. Ao longo do ano de 2019, esta situação se acentuava. Muitas bases de moto táxi começaram a fechar.

A Uber, a Ifood, a Rappi, a EntregasOn, e tantas outras empresas de terceirização do trabalho via plataforma inundavam o mercado de aplicativos. Com isso, atraía trabalhadores e clientes que até então dependiam do moto táxi e de outras formas de entregas<sup>13</sup>. O número de clientes caía vertiginosamente, e com isso, o número de trabalhadores de moto táxi era reduzido também.

No final de abril de 2021 decidi fazer breves visitas as bases de moto táxi que eu vinha realizando trabalho de campo. Resultado? Das quatro bases que visitei duas haviam fechado as portas, como podemos ver na imagem a seguir.

Fotografia 4.

---

<sup>13</sup> Vale lembrar que até pouquíssimo tempo para se realizar compras e entregas de produtos via moto trabalhadores, os clientes ligavam diretamente no estabelecimento. O estabelecimento então acionava o trabalhador que estava no estabelecimento aguardando a entrega de pedidos. Esse modelo de compra (de produtos e da entrega) ainda existe, mas é cada vez menos recorrente. Ele implica diretamente em questões centrais para a vida dos moto trabalhadores. 1. A dependência do estabelecimento sobre o trabalhador é muito maior, o que implica um nível de contratação via CLT muito maior. 2. O moto trabalhador possui um local de trabalho fixo, que conta, normalmente, com alguma estrutura que garanta acesso ao banheiro, um local de descanso, acesso a água e a sanitário. 3. O moto trabalhador realiza um caminho estabelecimento-cliente-estabelecimento, reduzindo as áreas que esse trabalhador circula pela cidade, ao menos quando comparado com o sistema de entrega via plataformização. Enquanto o modelo clássico de entregas se faz em malha, o modelo de plataformização se faz em rede. Enquanto a malha entrecruza vidas, a rede as dispersa pela cidade. Uma questão candente levantada pelo moto entregador antifascista Galo: “Como criar greve se os entregadores estão todos dispersos um dos outros?”



*Fotografia da base “Vencedor” tirada em campo dia 20/1/2021, 9:45. O fechamento das bases apenas começava.*

As outras duas não tinham mais do que três trabalhadores. Assim como Lévi-Strauss em *Tristes Trópicos* (1970) achei que “meus nativos” (entre todas as aspas) estavam em vias de extinção. Que meu projeto, se não estivesse acabado estava ameaçado por não ter mais interlocutores. E que meus interlocutores estavam ainda mais ameaçados, risco de fome e risco de vida não se contrapõem, se somam. Uma base de moto táxi sem clientes não se sustenta, em poucos meses inevitavelmente têm que fechar. Esse fechamento das bases se expandia.

Foi neste momento que meu trabalho de campo, meu projeto e meus interlocutores passaram por uma profunda transformação. Meus interlocutores passaram a se organizar, consolidar os nós das interrelações – o motivo? Lutar contra a precarização do trabalho imposta pela dinâmica das plataformas digitais e terceirização do trabalho no setor de transporte do trabalho de plataforma. Resistir e jogar o jogo. Criar estratégias e táticas para continuar existindo. O sentido? Se unirem para criar uma cooperativa de moto trabalhadores/as.

Três dos meus principais interlocutores moto taxistas passaram a trabalhar nas plataformas, duas das principais bases que visitei e que tinha estreitado laços fecharam. Descobri conversando com alguns colegas moto trabalhadores que esta era uma realidade que se expandia na cidade. Meus interlocutores moto taxistas passaram a ser moto trabalhadores, moto entregadores de plataforma, de aplicativo. Com isso vi o fim do meu projeto ou sua total reformulação...

Nada disso se confirmou. Meus interlocutores, agora também moto entregadores, se articularam, se uniram a partir de uma identidade comum: Motoqueiros. Moto trabalhadores.

Trabalhadores motorizados por uma motocicleta. Entregadores de diversas áreas – farmácia, restaurante, mercados, padarias, comércios de roupas – se uniram aos moto taxistas e aos trabalhadores via aplicativo e juntos, começaram a criar a CooperMorada Express. A primeira cooperativa de moto trabalhadores da cidade de Araraquara.

Embalados com a onda de protestos de moto trabalhadores de plataforma a nível global<sup>14</sup> meus interlocutores moto taxistas se uniram com outros moto trabalhadores para a construção da cooperativa, que se dedicará desde a entrega de mercadorias ao transporte de pessoas.

Considero este momento como um achado de pesquisa. Não procurei por esta articulação. Quando comecei o projeto nem imaginava que poderia surgir da convivência nas bases de moto táxi a ideia e a luta pela construção da cooperativa. A base ou casa de moto táxi como um espaço de sociabilidade, um espaço de troca coletiva da identidade moto trabalhadora permitiu a unificação de uma categoria em prol de uma luta política comum. Ampliar os direitos e a qualidade de vida para estes moto trabalhadores numa iniciativa auto gestada. De dentro para fora. De dentro das bases de moto táxi, de dentro do trabalho plataformizado, para a cidade toda. Eis o poder simbólico das bases de moto táxi. A produção de fios vitais que entrelaçam pessoas que compartilham muitos significados desta vida que se vê pelo retrovisor. Por este mundo visto do espelho. Seguindo para frente, sempre olhando para trás, os moto trabalhadores de Araraquara criaram uma experiência poderosa.

Meu trabalho de campo termina no seu começo. Ou melhor, a hipótese central desta pesquisa se confirma logo no início da pesquisa: não só o desemprego cria o trabalho moto taxista, moto entregador ou qualquer outro que seja. Afinal... Não trabalhamos todos para não sermos desempregados? Do arquiteto ao artista plástico? Do médico ao professor? Do gari ao programador?

Se minha pergunta é: quais sentidos atribuem esses trabalhadores ao seu cotidiano, este sentido político de união de uma categoria de trabalhadores motorizados apresenta a resposta. Trabalhar com aquilo que sabemos melhor, e desde criança: Dirigindo, pilotando, caminhando pela cidade. Não se trata, para meus interlocutores de um ofício perigoso. Mas da reprodução da vida, mesmo mediante o risco.

A vida cansada que falava Timóteo (2014), é mais cansativa ainda na solidão. As empresas de terceirização do trabalho ampliaram a solidão dos moto trabalhadores, trago duas fotografias retiradas em trabalho de campo que confirmam essa hipótese.

Fotografia 5.

---

<sup>14</sup><<https://progressive.international/wire/2021-05-06-delivery-drivers-struggles-are-an-inspiration-to-fight-against-precariousness-everywhere/pt/>>



*Sobre solidão no moto trabalho via aplicativos. Esta fotografia retirada no segundo semestre de 2022 por mim, e cedida pelo trabalhador que não quis dizer seu nome, apresenta bem a angústia de estar só rodando pela cidade. O trabalhador informa que estava sentado ali pois tinha uma entrega para fazer em uma rua do centro e não encontrava o caminho. Sem internet, para poder, por meio do GPS encontrar o caminho, apenas sentou. Numa aparência esgotada, a impotência e a frustração da solidão ficam bem evidentes. A solidão é predominante na vida dos moto trabalhadores por aplicativo. É de Galo, líder dos entregadores antifascistas que vêm a provocação: “hoje não é mais como nas fábricas. Nas fábricas os operários se viam, se sentiam, compartilhavam o mesmo sofrimento. Os aplicativos criaram novos operários, mais tristes, mais isolados. Espalhados pela cidade. Assim, eles não conseguem se comunicar, não conseguem se ver, como conseguirão fazer greves? Os aplicativos afastaram os trabalhadores, pois sozinho ninguém tem força. Ninguém consegue lutar.” Entregador antifascista critica precarização do trabalho e omissão de veículos de imprensa. Entrevista realizada por Galo para a revista veja. 21 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://youtu.be/ttciccleoIg> Acessado em 20/06/2021.*

Fotografia 6.



*Vida Cansada: Companheiro moto taxista dorme enquanto aguarda o cliente da vez. A imagem demarca as fronteiras borradas entre o espaço de trabalho e a vida privada. O tempo de trabalho e o tempo de ócio. Aponta para o trabalho para além de sua lógica utilitária. Demonstra que em meio a solidão na base não resta outra coisa senão dormir. Quanto mais cheia uma base de moto táxi, menor é o tempo de descanso, maior é a remuneração. O inverso também é um fato, quanto mais vazia a base, maior a solidão, menor a remuneração, e mais difícil é o ofício. Assim que outro motoqueiro chegou da corrida, este interlocutor que estava dormindo se levantou e começou a conversar sobre futebol.*

Foi nas bases de moto táxi e nos pontos de encontro de moto trabalhadores que se reconstruiu esse laço. Tive o prazer de acompanhar e colaborar na criação da cooperativa. Às vezes, nós antropólogos somos chamados a intervir, na prática, com as demandas de nossos interlocutores. Ao colaborar com Romolo, presidente da Cooperativa, criando o logo da cooperativa, discutindo o documento que norteia os valores, as regras a estrutura da organização, tive um reconhecimento de meus interlocutores que me convidaram para participar das reuniões que criaram a cooperativa.

Nosso interesse nessa pesquisa é compreender o cotidiano dos moto taxistas e dos sentidos que estes atribuem ao seu cotidiano. Apesar de não ser o foco, acreditamos relevante, apresentar, ao menos de modo tangencial, o contexto mais macro político e econômico que produziram a criação da cooperativa.

### **3.3 Sentidos observados pelos caminhos do campo: o conhecimento se produz caminhando. A vida produz conhecimento. A vida se realiza no caminho.**

Quero evidenciar uma das primeiras pistas na interpretação dos sentidos do trabalho moto taxista a partir do episódio citado: Meus interlocutores são antes de qualquer coisa moto trabalhadores, sobretudo detentores do conhecimento de pilotar uma máquina.

Isto nos remete à questão inicial – os moto taxistas – são melhor pensados como moto trabalhadores. Isto é, define-se a profissão não pelo modelo específico de transporte de pessoas e mercadorias, mas sim, pela relação destes trabalhadores com os saberes inerentes de sua trajetória de vida – pilotar uma moto pode parecer nada misterioso, mas pilotar a moto não é o todo do trabalho.

Pilotar a moto pela cidade, na cidade e *com* a cidade é a grande questão. Os caminhos, os riscos inerentes do trânsito, conviver com a ideia de “fé em Deus e pé na tábua” (DaMatta, 2012) é que reside o mistério – o saber – o *métier*. A convivência no trânsito é marcada por uma forte hierarquia, legado histórico no Brasil, por um modelo de transporte que prioriza a individualidade em detrimento à coletividade:

Constata-se que, no Brasil, o transporte de massa mais comum é o automóvel, sendo até mesmo exclusivo em alguns casos, em detrimento de todas as outras formas de condução pública. Com efeito, a violência nas ruas e no trânsito tornou-se mais palpável na medida em que elegemos formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada, em pleno descaso pelo transporte público ou coletivo [...] O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins. Como nos revela Gilberto Freyre no imperdível capítulo dez de *Sobrados e mucambos*, nossa elite resistiu enquanto pôde às carruagens; e, mais tarde, depois de um surto de transporte público, à chegada dos trens e dos bondes, com seu extraordinário potencial democratizador e igualitário, conforme salienta o mesmo Gilberto Freyre. (DAMATTA, 2012, p.11)

Deste modo, o trânsito representa a rua. Na categoria proposta pelo autor a rua seria assim, um espaço de disputa e de reprodução de hierarquias já consolidadas no processo histórico brasileiro. Sobre a disputa entre carros, motos e pedestres, por exemplo, os pedestres sempre são “alvo fácil”. Nas palavras do autor:

Quer dizer: a rua é um perigo. Na rua e o bom senso ali requeridos se invertem [...] aceitamos a loucura e a injustiça e a crueldade porque, mesmo num espaço

igualitário jamais discutimos a hierarquia do mais forte e do mais poderoso como rotina que permeia a construção do espaço público no Brasil (DAMATTA, 2012, p. 6).

Concordando com DaMatta: a rua é um perigo. Mas não por isso este espaço é individualista de todo. Trabalhando como moto taxista, deixei de ser invisível no trânsito. Sempre que passava por algum colega de trabalho, seja moto taxista, ou moto entregador, uma troca de buzinas sempre ocorria, e me alertava: eu não estou sozinho nesse formigueiro humano. O trânsito passou a ganhar forma, cor, humanidade. Não são átomos se chocando. São elementos produzindo pontes. São seres caminhantes e reproduzindo suas vidas, se conectando com outros seres que estão a caminhar de modo parecido. À nível microscópico isso é visível. De dentro dos carros, com o vidro fechado e com o ar-condicionado simulando um tempo atmosférico falso, reconhecer tudo isto se torna invisível, embaçado, nublado.

Podemos perceber a união de uma categoria de trabalhadores que vivem na rua, em uma situação hierárquica inferior às do automóvel (os carros), os motoqueiros se unem *na rua* para construir uma nova casa: a cooperativa, laços e trocas, apoio.

É na rua também que em caso de acidentes, motoqueiros param para socorrer outros. Tudo bem que, ainda assim, reproduzem o jogo das hierarquias, e são muito mais solícitos à sua categoria (motoqueiros) do que com outras (pedestres ou automóveis). Sempre que algum outro colega moto taxista passava por mim, buzina. A parada no sinal era justificativa para conversar nos trinta segundos de semáforo vermelho “e aí? Como estão as corridas?” ... Essa pergunta é muito profunda e vai muito além sobre como estão as corridas, ela se traduz em: como está sua vida? E passei a enxergar motoqueiros por toda parte. Com que frequência? Todo tempo. É assustador conseguir enxergar. A cegueira acostuma. Ao abrir os olhos percebemos um clarão, ou melhor, uma escuridão, até então obliterada.

Deste modo, dirigir pela cidade não é tarefa fácil, nem tampouco tarefa para qualquer um. Uma série de saberes são acionados: Do pilotar, do falar, do conhecimento de rotas na cidade, das regras implícitas do trabalho moto taxista. Estes saberes são compartilhados por todos os moto trabalhadores sejam trabalhadores de plataforma, de moto entregadores, de motoboys, de moto taxistas.

Uma questão curiosa que encontrei durante o trabalho de campo e que já pincelei e agora aprofundo: Sempre odiei o barulho do escapamento das motos. Em particular àquelas motos cujo escapamento é modificado para gerar ainda mais decibéis. Fere o tímpano. Durante toda minha vida rechacei o uso deste tipo de modificação mecânica, não fazia sentido para mim, trocar o escapamento não aumenta o rendimento de gasolina, a velocidade ou a performance de

modo geral do veículo. Foi trabalhando na base moto táxi Laranjal que um colega/interlocutor” me diz: “Cara, estou bem mais tranquilo... Comprei um escapamento Coyote (daqueles bem barulhentos) ... Agora um carro me enxerga de longe. Minha chance de viver aumentou uns dez anos.” A vida de um moto trabalhador depende de ser visto, ser enxergado, de ter sua existência reconhecida. Garanto que após a leitura dessa dissertação, muitas pessoas irão começar a enxergar coletes de moto táxi pelos seus próprios trajetos.

Todas as categorias se unem a partir de um princípio unificador – a moto, seu domínio mecânico, e a construção simbólica dos saberes e práticas ao redor desta. Neste sentido passo a trabalhar conceitualmente no meu projeto não mais com moto taxistas, mas sim, com moto trabalhadores, que podem, a qualquer momento, criar novas formas e mecanismos de executar seu saber-poder, sua potência. Passo a entender a motocicleta como *coisa* para além de *objeto*, isto é, como devir, numa belíssima distinção entre coisa e objeto feita por Tim Ingold (2012) inspirado em Heidegger:

O objeto coloca-se diante de nós como um fato consumado, oferecendo para nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas. Ele é definido por sua própria contrastividade com relação à situação na qual ele se encontra (Heidegger 1971, p. 167). A coisa, por sua vez, é um "acontecer", ou melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam. (INGOLD, 2012, 6).

A aglutinação de diversas categorias de moto trabalhadores/as em uma mesma cooperativa atribui um novo sentido à “categoria social de meus interlocutores”, o olhar micro não se dá à moto taxistas, mas para moto trabalhadores. A marca central que produz sentidos simbólicos não está em um tipo específico de ofício forjado em um contexto específico do capitalismo, mas sim, nas bases imateriais de existência, nos saberes vividos, nas identidades compartilhadas, na subjetividade do poder e do conhecimento.

Entre os moto trabalhadores o poder não se manifesta (só) por meio da riqueza, material ou utilitária – quantas entregas se fez em um dia – mas, muito mais, na sagacidade e expertise de: como realizar o máximo de entregas no menor tempo disponível. Como realizar o moto (o movimento pela cidade) da maneira mais hábil, versada, doura, possível, gastando a menor quantidade de gasolina possível e preservando a sua própria integridade física e a integridade do veículo. A velocidade não é a centralidade, mas sim, a habilidade na condução do veículo, o conhecimento no uso da ordem da vez como regra implícita. “Tô na vez” é uma frase que aparece constantemente no cotidiano moto taxista. Na “base de moto táxi” (lugar de trabalho dos moto taxistas) há uma rotatividade entre os clientes e os moto taxistas, cada trabalhador após realizar uma corrida deve retornar à base e aguardar sua vez para atender o próximo cliente.

O moto taxista pode “negar sua vez” com um cliente, que, por exemplo, mora em um bairro muito próximo (corridas curtas e de baixa remuneração) ou muito distante (corridas longas, mas de maior remuneração), ou até mesmo “julgando” as intenções de um determinado cliente. Para conter os dilemas que provém destas questões cada base cria suas regras próprias (implícitas ou explícitas) para ordenar as relações. O conhecimento destas regras e desta dinâmica é fundamental para exercer o ofício. No trabalho de plataforma também existe essas regras.<sup>15</sup>

Tudo isto retoma às sociabilidades encontradas nos bairros de diversas cidades brasileiras no ato de empinar motocicletas e bicicletas. Os moto trabalhadores são comumente corpos periféricos, são corpos negros, corpos de homens e de mulheres, que explorados por trabalho de plataforma, buscam na cooperativa uma união de trajetórias, a formação de uma *malha*. Tudo isto retoma à cultura, a identidade, a trajetória e às memórias.

Esta construção coletiva de uma identidade de moto trabalhadores está imersa, entretanto, em um espaço de disputa de representações e poder, na articulação da cooperativa com a prefeitura da cidade de Araraquara, e da disputa com a indústria 4.0.

### **3.4 SABERES E DISCURSOS: Práticas subversivas e a construção de uma identidade coletiva.**

Após perceber a queda no número de bases de moto táxi, comecei a procurar outros meios de contatar os interlocutores. Somado a isso, a distância imposta pelo contexto pandêmico, impedia que um moto taxista me apresentasse a outro, e esse à um terceiro, na técnica conhecida como “bola de neve”.

A partir disso, comecei a percorrer as redes sociais, em busca de interlocução com outros moto trabalhadores. Foi por meio das redes sociais que estabeleci contato com Romolo, um dos principais “construtores” da cooperativa. Romolo acionou sua rede de contatos, encontrou outros moto taxistas e moto trabalhadores, e embalado pelos protestos e greves que vinham ocorrendo, se uniram para montar a cooperativa.

Romolo compartilhou muito conhecimento sobre o assunto. Ele que me pôs a par dos protestos que vinham ocorrendo na cidade de São Paulo e pelo mundo (França, Alemanha, Estados Unidos), ele que me pôs a par das contradições e precarizações que os moto trabalhadores vinham enfrentando no trabalho uberizado. Em nossa primeira conversa, Romolo me explica (transcrevo na íntegra), após eu questioná-lo qual o intuito da cooperativa:

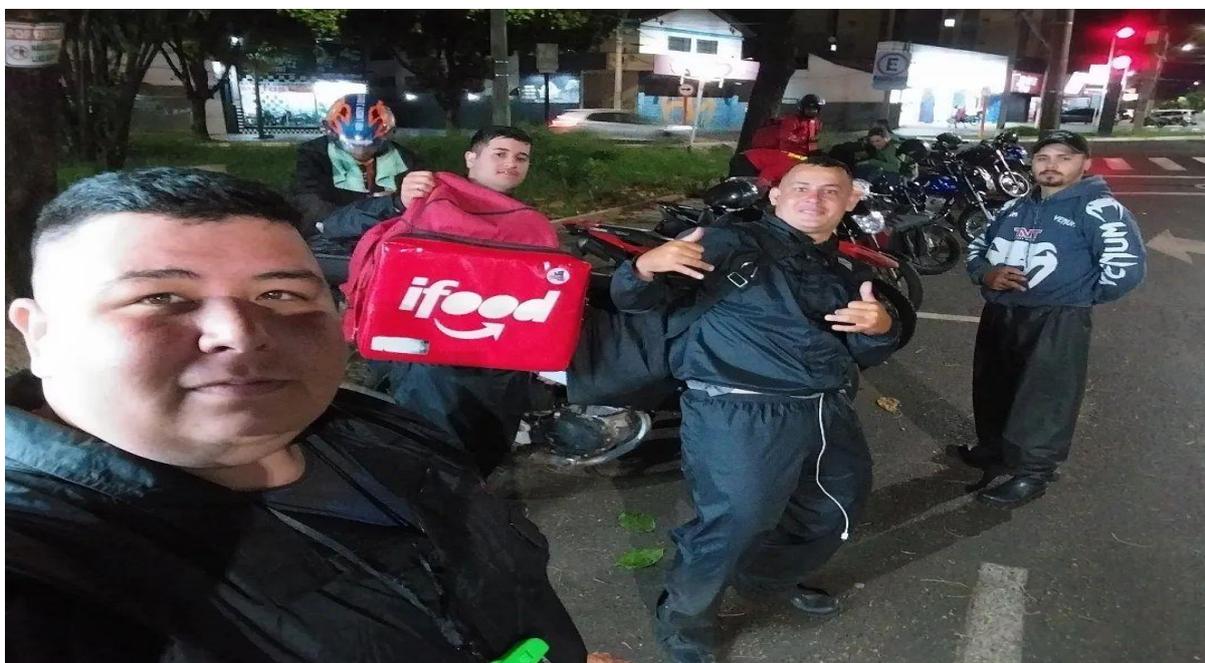
*- Então, a cooperativa aqui, o objetivo dela, fizemos até reunião já. O objetivo é esse: envolver mototáxi, moto entregador e moto frentista, para criar uma*

<sup>15</sup> Um vídeo cômico, mas interessante sobre esta dinâmica pode ser encontrado neste link: <https://www.youtube.com/watch?v=ARUCNuHj9jk>

*plataforma, um aplicativo. Aí, para podermos pensar melhor como vai ser, temos que fazer primeiro uma nova reunião, ver quem será os sócios cooperados, que quer montar a cooperativa, conversar, ver a forma como podemos fazer para manter essa estrutura, entendeu? De início meu objetivo é o que? Ter mais qualidade de vida, eu você, outros entregadores, entendeu? Porque tem aplicativo aí, que toma 25% de cada entregador, entendeu? Os caras só entram com a plataforma e não faz nada, não garante nada pro motoqueiro. Então meu objetivo com isso aí é o que? Ter mais qualidade de vida dos motoqueiros, fazer entregas para bancos, outras lojas, mas dividir o lucro com cada sócio, fazer uma votação, para ver como a gente mantém a cooperativa. Criar um ponto para gente ficar, um aplicativo para gente usar, entendeu?” (Entrevista cedida por Romolo em 26/4/2021 via WhatsApp)*

Romolo criou a ideia da cooperativa, contatou vereadores da cidade, entrou em contato até mesmo com o prefeito, uniu o maior número de moto taxistas que conseguiu em reuniões e assembleias para disseminar a ideia de criar a cooperativa. Romolo fez tudo isso enquanto trabalhava como moto fretista. Por seu conhecimento do ofício conhecia diversos moto trabalhadores das mais diversas áreas da cidade. Criou uma malha: A partir da sua caminhada imbricou-se com outros agentes que também trilhavam um caminho parecido. Unificou pessoas. Articulou uma categoria já existente de modo a produzir enfrentamento ao poder hegemônico das multinacionais de plataformização (e precarização total do trabalho). Em seguida trazemos uma fotografia do começo dessa luta:

Fotografia 7.



*Fotografia 7. Fotografia postada nas redes sociais de Romolo onde ele começa a convocar outros moto trabalhadores em um “trabalho de formiguinha” conversando individualmente com conhecidos para convencê-los da importância de lutar por direitos da categoria de entregadores. Romolo aparece fazendo um sinal de mão enquanto seu fone de ouvido*

*pendurado pende entre suas pernas. É na rua que começa uma luta para conquistar um espaço físico e maior remuneração aos trabalhadores. É na rua que se constrói a casa.*

Este interlocutor passará cada vez mais a informar essa pesquisa. Convocando outros moto trabalhadores, informando (por meio de vídeos explicativos<sup>16</sup>) outros trabalhadores. O vídeo em questão é profundamente interessante, e trata do encontro de dois moto trabalhadores de plataforma, um professor da UNICAMP (professor Ricardo Antunes, à quem tenho grande admiração e respeito pelo trabalho desenvolvido em parceria com moto entregadores de São Paulo) e Ralf MT<sup>17</sup>, que discutiram ao longo de mais de duas horas, as contradições do trabalho via plataforma, e “agitaram” a criação de cooperativas e aplicativos sob comando dos próprios trabalhadores. Não se trata de uma rede de moto trabalhadores. Mas de uma malha, no sentido de Tim Ingold:

O organismo vivo para Deleuze, é um feixe de linhas, de hecceidade. Criticamente essas linhas não conectam pontos, mas passam para sempre no meio e entre [...] volto a importância de se distinguir a rede como um conjunto de pontos interconectados da malha como um entrelaçamento de linhas. Cada uma dessas linhas descreve um fluxo de substância material em um espaço que é topologicamente fluído. Concluo que o organismo (animal ou humano) deva ser entendido não como uma entidade limitada rodeada por um ambiente, mas como um emaranhamento ilimitado de linhas em um espaço fluído (INGOLD, 2015, p. 113)

O encontro desses múltiplos agentes, moto trabalhadores, um professor universitário e um “Youtuber”, não se trata de um encontro de atores que estão em rede, mas de organismos que tecem suas próprias linhas vitais, que se entrecruzam em uma malha. Note: é tão vital para o professor universitário criticar o sistema capitalista, quanto para os demais agentes. Estão todos, produzindo linhas vitais. Essas linhas, evidentemente teriam que se cruzar, na tão esperada (pela antropologia) polifonia, ou cacofonia.

Tudo isto apresenta grande densidade moral. Grande densidade simbólica. Grande relação de trocas entre diferentes identidades, ordenados pelo princípio vital comum: A revolta com a desigualdade. Quintessência para a produção de conhecimento, e tão necessária em tempos de crise para mudança de mundo(s). Em Foucault (2005):

<sup>16</sup> <<https://www.youtube.com/watch?v=65O2APAQPfQ&feature=youtu.be>>

<sup>17</sup> É um divulgador do cotidiano do moto trabalhador de plataforma, via seu canal no Youtube. Segundo sua apresentação: “Mostrarei meu dia a dia nos principais aplicativos de entregas do Brasil (Loggi, Ifood, Rappi, Uber Eats, Lalamove e entre outros) e também falarei sobre o Bolotas Moto Grupo RJ, no qual sou um dos fundadores.” Link para acesso ao canal: <<https://www.youtube.com/c/RalfMT0903/featured>>.

Se esses três impulsos - rir, deplorar e odiar - chegam a produzir o conhecimento não é, segundo Nietzsche, porque se apaziguaram, como em Spinoza, ou se reconciliaram, ou chegaram a uma unidade. É, ao contrário, porque lutaram entre si, porque se confrontaram. (FOUCAULT, 2005:22).

De fato, notadamente, durante as conversas com Romolo, nunca houve apaziguamento dos impulsos, pelo contrário, eles são constantemente reavivados na contradição de um dia chuvoso de trabalho (dirigindo uma moto), em que se ganha em um cliente uma gorjeta de vinte reais, e de outro, se é humilhado por cinco minutos de atraso. Eis o emaranhado dos fios vitais. Eis seu entrelaçamento. Eis a resposta do moto trabalhador:

*“Então... Eu sou entregador, por isso estou com esse projeto. Tenho várias ideias bacana. Por isso eu preciso do apoio do grupo. Para isso todos tem que acreditar, dar um pouco do seu tempo. Eu estou disposto a dar meu tempo [...] Se a gente tiver uma plataforma, mostrar para todos os lugares grandes, estatais, dá certo e as pessoas atingem qualidade de vida [...] Aqui em Araraquara o trabalhador fica 12 horas na rua, correndo. Vejo os meninos aí, as vezes mais que 12 horas, das 9 da manhã até a meia noite. Então tudo é de bolso deles, a gasolina é do bolso deles, o pneu é custo deles, a comida é do bolso deles... Eles podem fazer R\$120 por dia, mas após os custos não sobra nem R\$40,00. Então é isso, melhorar nossa qualidade de vida.” (Entrevista cedida por Romolo em 26/4/2021 via WhatsApp)*

Eis o início da cooperativa. Um sujeito revoltado; um sujeito consciente. Não há consciência sem revolta. Assim como não há utopia sem ideologia. Romolo jovem negro de 30 anos, que se considera à esquerda, procura o apoio na prefeitura e na câmara de vereadores da cidade de Araraquara. Encontra o vereador Guilherme Bianco (PC do B), que foi meu colega de sala na graduação em ciências sociais (mais uma vez a malha de emaranhados vitais que Ingold chama atenção), da articulação de Romolo com vereadores, a própria prefeitura da cidade em parceira com uma empresa focada no cooperativismo e em parceria com os moto trabalhadores criam a CooperAra. Acompanhei todo este processo. De perto, e de dentro.

#### Fotografia 7.1

*Fotografia postada nas redes sociais de Romolo e cedida para esta pesquisa em 20/02/2023. Nesta fotografia Romolo e outros motoqueiros que compõem a CooperAra realizam uma reunião em São Paulo com representantes políticos do governo Lula (2023) que se dizem preocupados e positivos para a luta dos motoqueiros araraquarenses. Apesar dos avanços que a cooperativa teve em 2022, ainda em 2023 ela não se efetivou. Dois motivos contribuem para isso. De um lado muitos motoqueiros da cidade de Araraquara não se engajaram na luta pela construção da cooperativa. Desconfiados com a cooperativa, comumente associam o cooperativismo ao sindicalismo, aos políticos, de alguma forma, ao Estado. Mesmo nas bases de moto táxi que trabalhei, quando apresentava a cooperativa aos interlocutores sempre surgia uma resposta em tom de suspeita “Sei não, competir com a Uber não é fácil, você viu que eles*

*agora fazem corrida de motos?” Me disse Rogério em uma conversa informal sobre o tema. “Não mexo com essas coisas de sindicato não, não confio em políticos” Disse Duda. “O problema é começar, todo mundo já conhece Uber, Ifood, o próprio moto táxi, os clientes não vão aceitar fácil a cooperativa” disse Célio. A baixa adesão dos motoqueiros de Araraquara em geral dificulta o fortalecimento da cooperativa e do aplicativo que a cooperativa pretende criar.*

*De outro lado, e ainda mais grave, a cooperativa além de criar um aplicativo, está construindo junto com a prefeitura um prédio que os motoqueiros da cooperativa possam ficar e se abrigarem do tempo meteorológico. A construção dessa base se arrasta desde junho de 2022. Evidente que a construção de um prédio leva tempo, este tempo que leva para se construir cria um ar de “vai, não vai”, de lentidão na construção da cooperativa, o que dificulta ainda mais o trabalho de prospectar motoqueiros. Além da construção do prédio tem também a construção do aplicativo digital da cooperativa, algo custoso e que também leva muito tempo. De nada adianta ter o prédio se não tiver o aplicativo, diz Romolo, pois será através do aplicativo que a cooperativa irá operar as rotas de deslocamento.*

*Romolo por vezes se demonstrou cansado e desestimulado da luta para criar a cooperativa; apesar do cansaço e dos desgostos (com os próprios colegas motoqueiros) Romolo agrupou alguns companheiros motoqueiros que aparecem na fotografia abaixo e que seguem firme na construção da cooperativa. Realizam reuniões na prefeitura de Araraquara, vão para São Paulo e outras cidades em busca de apoio político. A luta não é fácil. Mas ela não terminou... Tanto Romolo quanto eu, esperamos em 2023 poder contar com a existência do prédio e do aplicativo, para daí voltamos a prospectar motoqueiros.*



### 3.5 CooperAra e os discursos que orbitam sua construção:

Após algumas trocas de mensagens virtuais com Romolo, nos aproximamos. Perguntei sobre a criação da cooperativa, ele me respondeu que tinha marcado uma reunião para o dia 07/04/21, no espaço Kaparaó<sup>18</sup> com alguns moto trabalhadores, e que representantes da prefeitura estariam presentes para apresentar aos moto trabalhadores a empresa responsável pela consultoria na criação da cooperativa.

Cheguei à reunião dez minutos antes do combinado, Romolo já estava lá. Ficamos apenas nós dois durante algum tempo, esperando outros dez moto trabalhadores que haviam se comprometidos a comparecer à reunião. Quase quinze minutos depois do horário combinado, estavam presentes apenas, eu, Romulo e outros 5 trabalhadores. Ou seja, daqueles dez que haviam combinado, quatro faltaram à reunião, dois ficaram impossibilitados pelo trabalho, outro estava no hospital, um quarto, Romolo conta, teve problema mecânico com a moto e não pode comparecer.

A reunião para consolidação da cooperativa seguiu mesmo sem a presença de todos. O primeiro momento da reunião foi dedicado para apresentações. A apresentação da empresa e dos agentes da prefeitura realizei em nota de rodapé.

<sup>18</sup> Espaço que a prefeitura de Araraquara dedicou para realizar políticas de qualificação profissional. No dia do encontro, Camila, coordenadora de serviço social e trabalho, agente da prefeitura apresenta o espaço 19 19. Kaparaó como um lugar que busca gerar renda para os trabalhadores, assim como a auto-organização dos mesmos. Camila diz ainda que a criação da cooperativa será dos trabalhadores, os cargos serão ocupados apenas pelos trabalhadores, e que a prefeitura é apenas mediadora, contratando a empresa O2M que será responsável pela consultoria para auto-organização dos trabalhadores na criação da cooperativa. O encontro foi acompanhado também por João, sociólogo que trabalha na prefeitura no setor de transporte do município.

A apresentação dos moto trabalhadores é fundamental para essa dissertação. Trago deste modo a seguir uma foto do dia da criação da cooperativa e transcrevo a apresentação dos moto trabalhadores envolvidos nessa criação.

Fotografia 7.1



*Fotografia registrada no dia da criação da cooperativa – 7/4/2021 na imagem estão: Thiago (mascara preta), Romolo (máscara vermelha), Harley (de moletom azul e máscara branca), Edson (máscara branca e camisa de manga curta) e eu de máscara preta no primeiro plano da fotografia. A fotografia registra apenas os interlocutores que quiseram, por conta própria, participar da pesquisa, informando esta dissertação, tal como cederam sua imagem e suas falas durante a reunião.*

O primeiro a se apresentar foi Harley, que se apresenta como transcrevo na íntegra:

*“Meu nome é Harley, sou eletricista, faço manutenção elétrica, e sou mecânico. Trabalho como moto entregador há 5 anos, antes disso fui moto taxista durante 3 anos [...] trabalho atualmente pelo aplicativo. O próprio aplicativo empurra os trabalhadores para vida corrida, ele faz com que os motoqueiros comecem a correr. Morre o motoqueiro morre a família, morre pai, morre mãe, não se vocês já passaram por isso, mas já perdi amigos nesse trabalho. Estou sozinho e tenho dois gatos e vivo sozinho. Está difícil. Não quero a cooperativa pelo lucro, mas pela parceria”. (Harley, homem negro, 32 anos, em apresentação coletiva no dia 07/04/21).*

Emerson é o próximo a se apresentar:

*“Meu nome é Emerson, sou psicólogo formado pela UNIP, atualmente trabalho com UBER e sou entregador em uma pizzeria do meu bairro.”*

*Emerson causa estranhamento, é um corpo estranho, por possuir nível superior completo, chama atenção do administrador da empresa O2M que o inquire:*

*“- E a psicologia?”*

*Emerson responde:*

*“É muito difícil, é muito caro. Normalmente na psicologia a pessoa abre um consultório, é muito caro, eu não tenho essa grana. Estou entregando currículos, mas até o momento nada... Enquanto isso estou trabalhando com entrega, mas já faz dois*

*anos (?) por isso eu gostei da ideia da cooperativa.” (Emerson, homem negro, 35 anos, em apresentação coletiva no dia 07/04/21).*

Na apresentação de Thiago:

*“Faz seis anos que trabalho como motoboy e moto táxi, quando não estou no motoboy estou no moto táxi. De motoboy trabalho com um chegado da minha quebrada. Ganho por corrida, tem dia que é bom, tem dia que é complicado. Estou trabalhando nisso para sustentar minha família.” (Thiago, não falou a idade, mas é um homem jovem, branco, em apresentação coletiva no dia 07/04/21).*

A última apresentação, e talvez uma das mais relevantes é a de Romolo:

*“É o seguinte: trabalho há 1 ano de moto entrega, no aplicativo. Vi de tudo nesse tempo, precarização, abandono. Você fica 12 horas sem ir no banheiro, é o puro acúmulo de riqueza sobre o ombro do entregador. Meu objetivo aqui é criar a cooperativa, entendeu? Unir os trabalhadores, entendeu? Para criar qualidade de vida para todos. A gente tá cansado dessa exploração. É só olhar aí pro mundo, tá tendo protesto no mundo todo por causa dessas empresas exploradoras. Esses iFood, esses UBER só crescem, e a gente aqui, não tem nada. É tipo: Você é um pescador com o seu tanque, vem eles e falam que vai levar seus peixes para um tanque maior que você vai ganhar com a venda de outros peixe, e quando você vê, eles levaram seu peixe, seu tanque, até você vai junto. O custo da gasolina é nosso, do pneu é nosso, do acidente é nosso, e eles pegam 20%, 30%, então é isso, quero criar essa cooperativa”. (Romolo, 30 anos, homem negro, em apresentação coletiva no dia 07/04/21).*

Logo em seguida do Thiago era minha vez de me apresentar:

*“Sou Luis, tenho 26 anos, estou aqui como antropólogo, mas trabalhei como moto táxi durante dois anos, 2018-2019, quero acompanhar vocês na criação da cooperativa. Acredito que este pode ser um caminho ao invés dos aplicativos, e se ninguém se importar, vou participar das reuniões e conversar com vocês para saber um pouco mais do cotidiano do moto trabalhador. Por estar aqui como antropólogo não posso me envolver diretamente na criação da cooperativa com um cargo, como tesoureiro como Romolo sugeriu, mas podem contar comigo para qualquer ajuda externa! Só não quero receber dinheiro por isso.” (Luis, 26 anos, homem branco, em apresentação coletiva no dia 07/04/21)*

Quando disse isso, achei que receberia grande apoio dos interlocutores, que eles veriam essa atitude como um ato de ética. Nada disso, observei olhares de estranhamento, foi a primeira vez que senti um olhar desconfiado em campo. Percebi logo que se tratava de uma cobrança por engajamento. Afetar-se é parte fundamental do trabalho etnográfico (FAVRET-SAADA, 2005), (STRATHERN, 2018), porém, para além do afetar-se, muitas vezes os etnógrafos são convidados a afetar, portanto, participar integralmente e diretamente em contextos eminentemente engajados e políticos (MERRY; LOW, 2010; KIRSCH, 2010; 2018), colaborando por exemplo, com bens materiais e imateriais ou seus conhecimentos/poder em cargos.

Considero o engajamento que realizo, como fundamentalmente afetado, e afetante. Troco com os interlocutores, afetos e afetamento, isto é, deixo-me impactar com suas histórias tal como procuro impactá-los com minha própria. O engajamento direto, ocupando cargo, entretanto, recusei, primeiro por uma questão ética com relação à bolsa de pesquisa que recebo (CAPES-CNPq), por outro, porque participar ativamente de um cargo, como o de tesoureiro, limitaria minhas relações com meus interlocutores, tal como poderia gerar desgastes

desnecessários. O último motivo por fim, é que eu gostaria, sobretudo, de vê-los ocupando estes cargos na cooperativa – tesoureiro, coordenador, diretor, vendedor – para que possam tomar as decisões que acharem mais acertadas para o futuro da cooperativa. Por fim, refleti muito sobre meu engajamento na cooperativa; mas além dos motivos citados não tenho tempo. Trabalhando como professor, finalizando a escrita dessa dissertação, fazendo entregas de moto para a marca de roupas da minha companheira não daria a atenção que a cooperativa precisa. Daí em diante continuo ajudando Romolo (e a cooperativa) conforme posso, criando artes digitais, criando e-mail e redes sociais para a cooperativa, participando de alguns protestos e reuniões.

O estranhamento de meus interlocutores foi fundamental, pois, pude posteriormente apresentar com sinceridade à Romolo meu raciocínio o que nos aproximou muito. Esta aproximação foi fundamental para o trabalho de campo, pois a partir disso, Romolo concordou em apresentar a mim sua história de vida.

Foi com seu intermédio que passei a ser cada vez mais aceito ao grupo de cooperados. Fui adicionado ao grupo de WhatsApp, compartilhamos e trocamos mensagens com assuntos que nos interessam.

A Cooperativa no momento passou em 2022 por um momento crucial e que pude colaborar: a criação do documento jurídico que a normatiza. Este documento foi criado pelos próprios trabalhadores e traz alguns princípios norteadores, entre eles:

1. A cooperativa busca ampliar a qualidade de vida dos cooperados
2. Para isso o valor pago pelos clientes pela corrida serão revertidos diretamente para os trabalhadores, o valor excedente será destinado à cooperativa e essa terá compromisso de devolver aos trabalhadores os benefícios de seu trabalho.
3. O valor administrado pela cooperativa será utilizado para construir um aplicativo que dividirá a demanda de serviços entre os cooperados.
4. O valor administrado pela cooperativa será em convertido para: Seguro de saúde para os cooperados; Administração do aplicativo; contratação de serviços paralelos de manutenção de veículos; Administração do espaço destinado aos cooperados realizarem seu ofício.
5. Os cargos serão rotativos, isto implicará em reuniões quinzenais e votações a cada dois anos para decidir os ocupantes dos cargos administrativos.

Atualmente (2023) a cooperativa está em andamento: o prédio está sendo construído, o aplicativo sendo desenvolvido, as reuniões com representantes políticos continuam ocorrendo; pelos motivos citados acima, a expectativa de Romolo (que é quem está mais a frente da criação da cooperativa) é que em 2023, assim que terminar o prédio e o aplicativo voltemos a prospectar

motoqueiros, momento que voltarei a ajudar na construção mais ativamente, visitando bases de moto táxi, conversando via redes sociais com motoqueiros. Estamos aguardando a consolidação da materialidade, isto é, do prédio e do aplicativo para voltarmos a convocar trabalhadores, que, sem nada disso pronto, faz sentido, ficam ressabiados de engajar-se no cooperativismo.

Por esse motivo é que deposito em Romolo minhas esperanças e admiração. Esperança por sua luta e admiração por sua obstinação.

## Capítulo 4: O MOTO TRABALHO PARA ALÉM DA SOBREVIVÊNCIA

### 4.1 Aprofundando a reflexão da vida moto taxista: particularidades e formação de um ethos moto taxista

Na última sessão realizamos uma digressão. Desviamos o foco do assunto. Pincelamos reflexões sobre um tema candente: o moto trabalho e sua exploração via aplicativos de entrega. Essa digressão não foi previamente definida. Foi uma digressão imposta pelo próprio trabalho de campo. Este foi o caminho de pesquisa que trilhei. Este foi o caminho trilhado por meus interlocutores ao longo da pesquisa. Um embaralhamento de categorias.

Moto taxistas e moto entregadores possuem muitas características semelhantes. Estão imersos sobre as mesmas relações de poder e dominação macro políticas, macroeconômicas e históricas. Entretanto o moto táxi tem suas particularidades. Essas particularidades atribuem características, significados e significantes específicos do *modus operandi* do universo moto taxista. Neste sentido, é sobre essas particularidades que iremos nos debruçar de agora em diante: a particularidade do trabalho moto taxista buscando compreender de que modo essas particularidades se mobilizam para produzir um ethos moto taxista, uma identidade social marcadamente moto taxista.

O conceito de ethos em Weber (1904) é um tipo ideal para definir a ação social. Isto significa dizer que sua teoria social se ancora numa ideia de que a ação social sempre está em interrelação com a ação de outrem. Isto é, sempre que alguém age, age em relação a finalidades – seja em relação à valores, à fins, à tradição e ao domínio racional-legal. Neste sentido, Weber levanta uma questão que já era candente em Kant, a saber: afinal de contas, o que move e informa a ação humana?

Esta pergunta poderosíssima implica em suspender os juízos sobre a ação dos indivíduos impelindo a ideia de que a ação humana é sempre motivada por um fim específico determinado por uma estrutura social e histórica temporalmente estabelecida.

A própria ideia de dominação em Weber extrapola às amarras da jaula de ferro do agir humano. A ideia de racionalização em Weber como um processo inexorável da sociedade burguesa, moderna, não exclui as formas que os indivíduos atribuem sentido para a dominação que lhes é imputada, e nem muito menos, exclui a ação do dominado.

A pergunta sobre: “o que move a ação humana?” É poderosa na medida em que permite, mesmo numa perspectiva de dominação, observar a ação social do dominado e inquirir: quais sentidos os dominados produzem nesse processo de dominação? De que forma resistem e criam

formas explicativas para (re)produzir sua vida social em consonância ou discordância aos processos macro que busca controlar.

A epistemologia Weberiana, ancorada numa ideia de *verstehen* (compreensão), inclusive, nos informa que toda ação social é permeada pela cultura, pelo simbólico, por aspectos profundos da linguagem, do comportamento, das ações esperadas, das práticas religiosas.

É esta noção de *verstehen* que lhe permite falar em uma ética protestante que engendra um espírito capitalista (Weber, 1904). A ética protestante é um conjunto de produções simbólicas que dão sentido ao processo de acumulação burguesa ancorada numa ordem racional-legal. O ascetismo religioso inspirado em Calvino, para Weber, é uma das causas explicativas para a produção de um espírito capitalista. Esse espírito capitalista, informado por uma prática cultural religiosa (o protestantismo), é o que o autor chama de *ethos*. Nas palavras do autor:

Dois ensaios anteriores foram colocados no início, como tentativa de abordar um ponto importante do problema que é geralmente mais difícil de ser apanhado: a influência de certas idéias religiosas no desenvolvimento de um espírito econômico, ou o *ethos* de um sistema econômico. Nesse caso estamos lidando com a conexão do espírito da moderna vida econômica com a ética racional da ascese protestante.” (WEBER, 1904, p. 9-10).

O *ethos* seria, deste modo, um conjunto de valores e regras que norteiam o comportamento social, e informam a ação social entre diferentes indivíduos que, justamente, por meio dessas regras e valores conseguem reproduzir sua vida social, e criar uma linguagem comum que aglutina vidas diversas. O *ethos* então, é um conjunto de valores e regras não subjetivos, mas sim, intersubjetivos, isto é, cujo significado só pode se produzir de forma coletiva, ainda que seja introjetado em cada indivíduo.

A relação indivíduo e sociedade em Weber se expressa numa interação social sempre de relação e de dominação. Dominação imputada por meios simbólicos: narrativas, comportamentos, frases do senso comum, modos de falar, modos de pensar que é fruto de uma racionalidade ao mesmo tempo de um tipo de dominação racional-legal (modernizante) em contradição tensa com a ética específica de cada grupo. Ética aqui é entendida para além da moral (uma moral específica que norteia toda a sociedade), ética aparece como um conjunto de regras morais específicas de cada grupo social. É a partir de frases admoestadas por Benjamin Franklin que Weber analisa o *ethos* do espírito capitalista de seu tempo presente e expresso no ascetismo religioso protestante:

Consideremos por um momento esta passagem, cuja filosofia foi resumida por Kümber nestas palavras: “Eles tiram sebo do gado e dinheiro dos homens”. A peculiaridade dessa filosofia de avareza parece ser o ideal dos homens honestos, de crédito reconhecido, e acima de tudo a idéia de dever que o indivíduo tem no sentido de aumentar o próprio capital, assumido como um fim a si mesmo. De fato, o que nos é aqui pregado não é apenas um meio de fazer a própria vida, mas uma ética peculiar. A infração de suas regras não é tratada como uma tolice, mas como um esquecimento do dever. Essa é a essência do exposto. Não se trata de mera astúcia de negócios, o que seria algo comum, mas de um *ethos* (WEBER, 1904, p.18)

A análise deste excerto presente no capítulo “*O espírito do capitalismo*” indica a compreensão que Weber tem do que representa o *ethos* de determinado grupo social: “um dever que o indivíduo tem no sentido de aumento do próprio capital como um fim a si mesmo.” Onde “A infração das regras não é tolice, mas um esquecimento do dever”. O *ethos* é então o comportamento coletivo de determinado grupo social que mobiliza e justifica comportamentos, cuja finalidade é perpetuar a estrutura social de dominação.

Pensando a partir de Max Weber, podemos pensar numa ética moto taxista. Um *ethos* moto taxista. Esta ética, obviamente, é generalizada e generalizante. Não é, entretanto, necessariamente universal e não se aplica a todos os casos, afinal de contas, é sempre um tipo ideal. Nem conforma moto taxistas de diferentes partes do planeta aos mesmos comportamentos. Por outro lado, não obstante, essas regras de conduta, essa ética – no sentido de *savoir faire* – enquanto regras de comportamento de um grupo social, informa e influencia a ação social dos moto taxistas ao mesmo tempo que possui a capacidade de organizar as relações sociais, articulada aos valores coletivamente compartilhados, é isto que chamamos de produção de sentido. A produção de sentido é a interpretação que cada agente *suis generis* produz e reproduz para pôr em prática sua vida social. A produção do sentido está imbricada no cotidiano, pois é inventando o cotidiano que se inventa os sentidos da ação social. É essa a homologia entre Weber e Geertz, a compreensão homóloga de que os agentes sociais produzem e reproduzem sua vida social através de sentidos que eles mesmos elaboram para si, informados por estruturas, outras agências, outras vidas que se cruzam. Realizam a fiação de malhas. A fiação de malhas é a criação de caminhos de vida que se entrecruzam através de sentidos (interpretações do agir e do fazer) compartilhadas. Na próxima seção exporemos alguns desses sentidos compartilhados por meus interlocutores que compõem maneiras do agir e do fazer permeada por expectativas coletivas.

#### **4.2 O ethos masculino moto taxista formado nas bases ou nas casas de moto táxi: O gênero entrecruzando corpos.**

Ao entrar numa base moto taxista os corpos saltam à vista. São corpos de homens. Seus comportamentos são evidentemente masculinos, isto é, operados a partir de uma sociabilidade do gênero masculino, viril, atento à certas regras de comportamento e deveres implícitos, que representam e reproduzem a ordem patriarcal típica do Ocidente.

Nesta seção iremos refletir ao menos de modo tangencial a questão do gênero masculino nas bases de moto táxi. Evidentemente, esta discussão, daria, por si só, uma dissertação a parte. Não obstante, faremos tal reflexão como um movimento que contribui para compor uma reflexão mais ampla sobre o ethos moto taxista, muito mais do que pretender um enfoque mais detido e completo sobre a discussão do gênero.

Nas bases as vozes são graves, gritam, se comunicam aos berros. Risadas altas, brincadeiras machistas “Ei Duda, olha aquela morena!” diz Célio à Duda. Célio é um jovem negro de 27 anos, nascido e criado em Araraquara, em um bairro periférico (Jd. Arco Íris), pai de três filhos, divorciado das duas mães de seus filhos. Duda é um homem branco de 54 anos, imigrante nordestino que veio para Araraquara em 1997, e que, desde que chegou na cidade trabalha como moto taxista, Duda também é morador de um bairro periférico (Jd. Hortênsias) de Araraquara, solteiro, nunca casou e nunca teve filhos, mora sozinho. O que permite a relação social destes dois trabalhadores? O moto táxi em si não explica, afinal, Célio trabalha como moto taxista há apenas 3 meses, enquanto Duda já trabalha como moto taxista há mais de 20 anos. Apesar disso, parecem se conhecer há muito tempo. O que os conecta? O que possibilita entre eles uma comunicação simbólica carregada de significados que é entendido, muitas vezes, apenas com uma troca de olhares. “Olha aquela morena”, pode e foi, muitas vezes, substituído em campo, por uma troca de olhares. Essa troca de olhares carrega em si de modo silencioso e explícito a mesma frase “Olha aquela morena”, mas carrega em si algo muito maior. O conjunto de valores e regras que esses indivíduos compartilham – principalmente – por serem homens. Sentidos atribuídos e postos em práticas por aqueles que se socializaram em uma sociedade patriarcal.

O moto táxi é um trabalho masculino. E deste modo, majoritariamente demarcado por aspectos que circundam uma masculinidade que caracteriza a performance de gênero realizada nas bases – a violência, a zombaria, a voz exaltada, a hexis (linguagem) corporal sempre em movimentos bruscos, os olhares (sempre intimidadores e sexualizado) para as mulheres, e, até mesmo o ato de pilotar a moto marca uma sociabilidade masculina muito evidente.

Ao chegar em qualquer base moto taxista, a primeira coisa a ser notada é isso: as profundas marcas da dominação masculina, a virulência dos comportamentos, a gritaria. As próprias cores das bases de moto táxi são sempre – azul, vermelho e verde – suscitam essa masculinidade. Não conheci nenhuma base de moto táxi cuja identidade visual é rosa, a não ser a base de moto táxi “Rosas de Saron” que pertence a uma moto taxista mulher e apenas mulheres trabalham nela. Não que, assim como alguns delirantes propagam, homens devam usar azul e mulheres usar rosa. Mas quando isso acontece, e é fortemente demarcado, trata-se de uma reprodução dos valores e das regras vigentes numa sociedade patriarcal e machista que reproduz essas violências de modo explícito, mas também de modo sutil, simbólico, estético, imagético.

A título de confirmar o exposto, apresento em seguida alguns cartões de moto táxi, ou o logo das empresas de moto táxi que nos permite evidenciar essa questão.

Fotografia 8.



Foto retirada pelo autor do cartão da base Moto Táxi Família – 19/04/21

Fotografia 9.



Fotografia encontrada nas redes sociais do Moto táxi Ronda – Encontrada em 19/04/21

Fotografia 10.

Av. Albert Einstein nº 1358 - Pq. São Paulo  
vivo 99720-4214 para dicas e reclamações

**MOTO SÃO TÁXI 24hs. PAULO**  
LIGOU CHEGOU

fixo **3010-9954** 9090 3358-0619  
vivo **99740-3134**   
vivo **99720-4214** Tudo Posso Naquele  
que me Fortalece

(cadastre-se no 99740-3134  para ganhar  
promoções, a cada 5 corrida vc ganha uma)

Foto disponibilizada na rede Social do Moto Táxi São Paulo – Localizada em 19/04/21  
Fotografia 11.

**ALFEN 24 HORAS**  
**MOTO TÁXI**

Entregas com  
agilidade e  
confiança.

(16) **3214-2821** | **3214-2242**  
Claro **99284-3274** vivo **99757-4188**  
TIM **98114-6513** oi **98805-9927**

FELIZ É NAÇÃO CUJO DEUS É O SENHOR.

Foto retirada pelo autor durante trabalho de campo na base Moto táxi 16 – 1º semestre de  
2021.

Fotografia 12.

**Moto Taxi**

**Rosa de Saron**

Atendimento exclusivo para mulheres e  
crianças - Motoqueiras à disposição

(16) 99643-0777  / 99719-4717 

Foto cedida por Tatiana – Dona da base Moto táxi Rosa de Saron – 1º semestre de 2022

De todos os cartões, e de todas as bases que conheci em Araraquara, a única que foi formada exclusivamente por mulheres foi a base “Rosa de Saron” que inclusive, já não está mais em funcionamento. A base “Rosa de Saron” pertenceu a uma moto taxista mulher – Tatiana. Tatiana é esposa de Fábio (dono da base Moto táxi 16). Tatiana trabalhou com Fábio como moto taxista durante muitos anos. Trabalhou comigo, inclusive, durante o ano de 2018. Durante esse período Tati, nos contou diversos casos de assédio que sofreu pelos clientes do moto táxi 16. Assédios psicológicos, discursivos, e até mesmo físicos – imaginem o que é uma mulher carregar um homem na garupa da motocicleta com os corpos colados, separados apenas por milímetros de distância quando há distância. Isso inclusive gerava muitas brigas entre Tatiana e Fábio. Tatiana conta que gostava muito de trabalhar como moto taxista, dizia que gostava de estar ali diariamente conversando com moto taxistas, da lida com os/as clientes, mas que já estava cansada de lidar com casos de assédio. Deste modo, em 2019, Tatiana decide abrir a base “Rosa de Saron” que se dedica exclusivamente a transportar mulheres, mercadorias e cujas trabalhadoras se resumiriam a mulheres.

Outro caso chama atenção. Devido à essa mesma questão, o desconforto de carregar um homem na garupa da moto por moto trabalhadoras, Cidinha, moto taxista há 20 anos na cidade de Américo Brasiliense, transformou mecanicamente sua moto para garantir a segurança de seu corpo de toques indesejados. Podemos ver na foto a seguir que Cidinha modifica sua motocicleta de modo que separe seu corpo do corpo do/a passageiro/a.

Paradoxalmente Cidinha durante entrevista cedida no dia 3/12/2021, afirma:

*“eu sofri violência doméstica nas mãos do meu ex-marido. Ele me prendia sabe. Não me deixava sair, controlava minhas roupas. Eu já queria separar dele, mas não tinha renda. Não tinha como me manter [...] foi através do moto táxi que pela primeira vez na vida experimentei liberdade. A liberdade de sair a hora que eu quiser, voltar a hora que eu quiser, não dar satisfação para ninguém [...] eu já tinha uma moto, e uma amiga minha me apresentou ao pessoal da base “moto táxi União”, conversei com o dono que não me deixou trabalhar como moto taxista de primeira. Após minha amiga conversar com ele, ele me permitiu trabalhar lá, e lá fiquei, durante 20 anos, sempre na mesma base .... Sabe? Base é tudo igual, eu penso assim, o que muda são as pessoas, e foi no União que senti pela primeira vez na vida que eu podia fazer o que eu quisesse, que ninguém ia me julgar.”*

Entrevistei Cidinha na escola em que trabalho. Havia contado para o pessoal da escola sobre minha pesquisa. Paçoca, que é marido da dona do colégio ficou interessado com minha pesquisa. Disse que conhecia a Cidinha e que quando ela viesse ele me apresentaria a ela, pois ela era uma amiga antiga de Paçoca.

Eu estava dando aula, na primeira semana de dezembro, época de recuperação, aplicação de provas, poucos alunos na escola. Enquanto eu dava aula numa sala de terceiro colegial (estava aplicando prova de recuperação) Paçoca entra na sala e me chama: “Luis, a Cidinha está aí, não quer conversar com ela?” Fico muito feliz. Na hora converso com meu coordenador pedagógico que assume a aplicação da prova enquanto eu ia juntamente com Paçoca entrevistar Cidinha. Conto tudo isso para demonstrar como os fios vitais se entrecruzam. E para demonstrar como o campo nos inunda. Muitas vezes buscamos o campo, e é isso que devemos fazer. Entretanto, em outras vezes, ainda mais poderosas, o campo vem até nós. Quanto estamos realmente engajados na pesquisa antropológica, nossos interlocutores são todos ao nosso redor. Todos podem nos informar. As vidas se entrecruzam.

Com a presença de Paçoca a entrevista foi ainda mais interessante. Cidinha ficou mais à vontade. E Paçoca também quis participar da entrevista. Paçoca pergunta à Cidinha: “e os acidentes? Os perigos? É muito arriscado seu trabalho?”.

Cidinha responde: “E o seu Paçoca, não é?”. Paçoca é jardineiro no colégio.  
Fotografia 13.



*Fotografia retirada durante trabalho de campo em 3/12/2021. Cidinha é uma mulher branca, de aproximadamente 50 anos (ela não quis declarar a idade oficial) mãe de dois filhos, divorciada. Moto taxista há 20 anos, Cidinha é uma moto trabalhadora muito reconhecida em*

*Américo Brasiliense, cidade conturbada com Araraquara. Durante esse tempo trabalhado como moto taxista adquiriu clientes fiéis e respeito na base que trabalhou. Na imagem podemos ver que Cidinha estava realizando uma entrega quando foi chamada para entregar um documento na escola. Deste modo na mão direita ela trás peças de carro que seria entregue numa oficina mecânica na cidade. No caminho da mecânica parou no colégio para entregar documentos de um aluno.*

*Podemos perceber também que Cidinha utiliza um colete “exclusivo” não utiliza o colete da base em que trabalha. Conta Cidinha que isso foi motivo de briga interna. Os donos da base não gostaram que ela não utilizasse o colete da base. Ela por outro lado, se sentia mais segura com este colete da foto que segundo ela “Dá mais visibilidade e protege mais”. Apesar de não gostar, os donos da base tiveram que ceder às vontades de Cidinha, uma vez que ela mesma contou: “Ganhei esse colete do meu filho. Ele tem valor sentimental para mim, se eles não me deixassem usar eu saia da base”. Essa posição dura e fixa se dá pelo reconhecimento e pelo prestígio social que Cidinha tem como moto taxista. Os donos da base sabem que se Cidinha sair da base, ela levará todos os clientes que confiam nela para outra base, ou para corridas que ela poderia fazer “particular” atendendo no seu próprio celular sem depender da base. Atingir esse grau de reconhecimento, respeito e prestígio não é tarefa fácil, e para Cidinha levou vinte anos de sua vida!*

Fotografia 14.



*Fotografia retirada durante trabalho de campo em 3/12/2021. Aqui temos uma fotografia em detalhes da motocicleta de Cidinha. Podemos perceber que entre o banco do piloto e o banco do passageiro, Cidinha mandou fabricar um “banco de separação”. Este banco de separação é coisa rara de se ver, não se vende em lojas para motocicletas, foi feito sob demanda de modo artesanal a pedido de Cidinha para um serralheiro da cidade. Cidinha nos conta que esse banco busca garantir sua segurança e seu conforto, assim como, pretende evitar situações de*

*assédio e de violência que podem ocorrer ao transportar clientes numa moto. Cidinha conta também, que cansada de casos onde homens esfregavam suas genitálias nela, decide investir R\$400,00 para fazer esse banco de separação. Essa história toda nos aponta para duas coisas fundamentais: 1. A violência que mulheres moto taxistas enfrentam constantemente no seu ofício. 2. As formas de resistência que essas mulheres desenvolvem para poder trabalhar e ao mesmo tempo combater o comportamento típico de machos violentos e abusivos numa sociedade machista e patriarcal. O corpo é deste modo palco desta luta simbólica e estrutural. É também instrumento de resistência ao mesmo tempo que objeto da violência. O corpo é resistência e acomodação. É no corpo que se espelha as marcas violentas da história.*

Pudemos observar que o trabalho moto taxista é entrecortado, entrecruzado, dominado pelo gênero. Controlado sobretudo pelo gênero masculino, e pelo corpo do homem. Espelho da sociedade brasileira, as desigualdades que ocorrem no Brasil de modo geral se espraiam para os rincões dos diversos grupos sociais. Isso explica em parte a ausência de mulheres trabalhando como moto taxista: o desconforto e a violência imposta pela dominância do gênero masculino é sempre muito grande.

Assim, aquelas que resistem e continuam ocupando o trabalho moto taxista se adaptam a esse universo masculino. Aprendem tão logo a falar de forma veemente, por vezes, grosseira; passam a utilizar as gírias e a linguagem presentes no universo moto taxista, participam ou apenas vivenciam as brincadeiras machistas, calam um silêncio desconfortável com algumas dessas brincadeiras. “Em Roma faça como os romanos”. Aceleram, e não podem demonstrar fragilidade ou dificuldade de transportar clientes. Não podem se subsumir de alguma corrida.

Trabalhando na base “moto táxi família”, no mesmo dia em que comecei o trabalho de campo nessa base (14/03/2022), uma motoqueira – Jéssica – começou a trabalhar por lá também. Perguntei a ela se ela já tinha trabalhado como moto táxi. Ela garantiu que sim, que experienciou trabalhar em Américo Brasiliense (cidade circunvizinha de Araraquara) mas que não se adaptou, não conhecia bem a cidade, e enfrentou dezenas de chacotas dos colegas de trabalho por desconhecer os caminhos. Decidiu então tentar na base moto táxi família, que ficava em Araraquara, uma cidade que conhecia melhor (Jéssica nasceu em Rincão).

Durante duas semanas Jéssica trabalhou alegremente. Estava contente com os ganhos financeiros. Segundo ela, compensava o trabalho. Trabalhava no contra período como expositora de um mercado grande na cidade, o moto táxi complementava a renda. Na terceira semana trabalhando como moto taxista, Jéssica sofreu um acidente. Estava a caminho do moto táxi quando, ao avançar o pare, colidiu frontalmente com um carro que atravessou o semáforo vermelho. Jéssica nunca mais voltou. Soubemos que não chegou a se ferir (fisicamente)

gravemente. Entretanto, as marcas psicológicas desse tipo de acidente, podem nunca mais serem esquecidas. Ela me confidenciou ainda, o constrangimento de lidar com os colegas de trabalho após o ocorrido.

Os homens não perdoam; e no dia do ocorrido, diversas pilhérias atrelando o corpo da mulher à inaptidão à pilotagem se deram. Quando souberam que o acidente foi grave, se calaram, em amargo arrependimento, ou simplesmente, constrangimento profundo.

#### **4.3 Fé em Deus e Pé na tábua: Sentidos do sagrado no trabalho moto taxista**

Outra questão é fortemente demarcada pelos cartões das bases de moto táxi: As frases religiosas. “Feliz é a nação cujo Deus é o senhor”; “Tudo posso naquele que me fortalece”; “Abençoado por Deus”; “Salmo 121:1,2”. Todas essas frases foram encontradas nos cartões de moto táxi, e nas paredes das bases moto taxistas. Além dos cartões, pude registrar, fotograficamente, essa sanha religiosa expressa nas frases.

Iremos nesta seção refletir a influência de aspectos imateriais da religiosidade na vida moto taxista. Este tema, daria por si só, uma discussão longa, cabível de uma outra dissertação. Não pretendo me deter, nem esmiuçar as questões religiosas. Utilizarei na dissertação o que observei para compor a hipótese que vêm sendo confirmada: Além do desemprego outras causas informam a escolha dos agentes pelo universo moto taxista.

Religião é uma palavra que deriva do latim *religare*, “voltar a ligar”, isto significa que a religião tem um papel muito mais amplo do que alienação para as contradições da vida material, tem um sentido de conectar pessoas, interrelacioná-las, voltar a ligar vidas, criar malhas. Espero que isso fique visível, assim como podemos ver nas imagens a seguir:

Fotografia 15.



*Base de Mototáxi Laranjal. Foto do campo 19/1/2021, 8:41. Na parede podemos observar o grafite que conclama o salmo 121:1,2. Este salmo diz que “Elevo meus olhos aos montes; de onde vem meu socorro? O meu socorro vem do Senhor, que fez os céus e a Terra.”*

Fotografia 16.



*Base de Moto táxi Laranjal. Foto do campo 25/1/2021: 10:25, o grafite na parede demarca a sociabilidade nos bairros periféricos. Durante o trabalho de campo, me foi confidenciado um conflito que envolve este grafite e a foto anterior. O salmo pichado na parede é contraposto pelo grafite em letras de pichação. O salmo fica defronte a pichação com o nome da base. Esta disputa de desenhos nas paredes se traduz numa disputa sobre o sentido do religioso na base moto táxi laranjal. De um lado um motoqueiro evangélico pichou o salmo. De outro lado, outro motoqueiro ateu pichou na parede o nome da base, numa espécie de afronta ao salmo. Uma disputa entre sagrado e profano. Entre laicidade e fé nas bases de moto táxi.*

Fotografia 17.



*Cartão da base Alfa Moto táxi: Retoma o salmo pintado 121:2. Pintado na parede. “Feliz é a nação cujo Deus é o Senhor” possui denso significado de religiosidade entre os pares e*

*trabalhadores da base Alfa Moto táxi, grande parte deles são homens negros, na faixa dos 40 anos, periféricos e evangélicos. Estas subjetividades e identidades não são encontradas em todas as bases, na verdade, em cada base estabelece-se um grupo heterogêneo ou homogêneo de interesses a variar de base para base. Não podemos falar em “o moto taxista” como o tipo puro, mas como bases que estabelecem regras e identidades compartilhadas sui generis.*

Fotografia 18.



*Fotografia retirada em 14/3/2022 na base moto táxi Família. Aqui a frase “Abençoado por Deus” reforça essa relação entre trabalho, produção e as bênçãos sagradas. Reafirma que quanto mais se trabalha mais abençoado pode-se ser. Reafirma uma ascese capitalista de quanto mais se trabalha, mais valor se têm. Reafirma essa “ética protestante” pautada no trabalho, no tempo despendido para garantir o sustento familiar, reforça uma lógica do homem masculino provedor do sustento doméstico que apontamos na seção sobre o ethos e retornamos na questão do gênero.*

Em todas as bases, pude conversar com moto taxistas que se declaravam evangélicos. No moto táxi 16 e no Saron, tanto Tatiana como Fábio se declaram evangélicos. No moto táxi família, Sandra e Duda se declaram evangélicos, no moto táxi Laranjal um dos moto taxista se declara evangélico o outro se declarava ateu. Essa questão é central por dois motivos.

Em primeiro lugar o fato de uma pessoa evangélica começar a trabalhar em uma base de moto táxi e começar a convidar outros seguidores da mesma religião para trabalhar também é

comum. Cria-se uma comunidade de trabalhadores que compartilham a mesma perspectiva do sagrado.

Sandra do moto táxi família conta que “levou” para trabalhar com ela ao menos outros quatro motoqueiros quando ela saiu da base “moto táxi 36” e foi para o “moto táxi Família”. O casal Fábio e Tatiana também já convidaram pessoas de sua igreja para trabalhar junto com eles. No moto táxi Laranjal não ouvi nenhuma história com relação a isso, mas já ouvi embates pela pichação do salmo na parede.

Assim, a partir de um vínculo religioso em comum os moto taxistas se unem e passam a criar relações sociais de amizade e de parceria de trabalho, ampliando o quadro de “iguais” nas bases de moto táxi. Cada base apresenta então uma identidade social específica formada pela união de pessoas com trajetórias e vivências específicas e próximas.

Em segundo lugar esta ideia de que Deus abençoa aqueles que trabalham é muito forte! A ideia de que são abençoados àqueles bem-aventurados trabalhadores domina o cotidiano moto taxista. Não raro vemos frases como as citadas nos cartões e nas paredes de moto táxi.

Em uma manhã de quarta-feira (dia 13/4/2022) chuvosa, a base moto táxi Família estava numa dinâmica de pura correria. O telefone não parava de tocar pedindo motoqueiros. Não parava de chegar clientes na porta do moto táxi. Um cenário caótico e frenético de entra e sai de motocicletas entre os sofás rasgados e o cheiro de mofo. Nesse dia, Duda (que sempre tinha mania de gritar - algumas coisas, inclusive, desconexas; como por exemplo, “ok Google!”, proferida em circunstâncias muito diversas) ao entrar na base de moto táxi, chegando de uma corrida e já saindo para outra, que recebia pelo telefone, olha para mim, animado, e grita “eita!! que tempo é dinheiro!!!”. Inevitável não lembrar do bom Max Weber analisando as frases de Benjamin Franklin. Esta ética do trabalho duro, da labuta, do “Deus ajuda quem cedo madruga” impera nas bases de moto táxi. De modo que quem trabalha no período diurno e chega após as 9:00 da manhã passa por diversas pilhérias e provocações dos colegas de trabalho. “Chegou o vida boa”, “olha o vida ganha”, “chegou o burguês”. Quanto mais tempo se trabalha maior o poder simbólico dentro do grupo.

Assim, podemos perceber que a base, ou a casa de moto táxi é um lugar. No sentido que Milton Santos atribui à ideia de lugar, ou na concepção que Tim Ingold atribui a esse conceito: o lugar é onde:

Os agentes se movimentam. Entre lugares, e não no espaço. E neste movimento entre lugares, tecem malhas (ao invés de redes) de interrelações. Interagindo com coisas e não objetos. E dessas interrelações criam vidas, vivências, malhas de relações e significados compartilhados (INGOLD, 2015, 109).

É através da base que os moto taxistas se unem e podem compartilhar significados produzidos no seu cotidiano. É através da base que eles se unem e podem estabelecer regras de comportamento e valores que são imputados a diversos comportamentos. É através das bases que os moto taxistas vivem. A base é o lugar. Mas é através do moto taxista que a base sobrevive, o moto taxista é o caminho, a linha, o risco que atravessa o mapa municipal para todas as direções cardiais e cardinais.

#### **4.4 Fé na tábuá e Deus no pé: Ou sobre como (não) enlouquecer no trânsito brasileiro.**

Nesta seção iremos refletir, antropologicamente, sobre o caótico trânsito brasileiro, ou melhor, sobre a vida em trânsito nas cidades, a vida em movimento.

As reflexões aqui apresentadas surgiram de uma conversa informal, onde, uma querida interlocutora repete a metonímia enunciada no título do livro de Roberto DaMatta “Fé em Deus e pé na tábuá”. Assim surgem as reflexões. Se imbricam a partir de muitos planos. A vida é entrecortada de emaranhados vitais, de linhas, de caminhos.

Subvertendo a célebre frase do conhecimento popular “Fé em Deus e pé na tábuá” – observamos ao longo do trabalho de campo que no cotidiano de muitos moto trabalhadores, a lógica que sobressai é inversa “Fé na tábuá e Deus no pé”.

Assim, traçando um caminho epistemológico que dê agência à vida humana e aos objetos-coisas que a circundam, buscamos recolocar o sagrado dentro dos corpos, implicado nos corpos, não um sagrado transcendente, mas profundamente imanente.

Assumir uma perspectiva deste tipo significa, ou ao menos enquanto escrevo penso que significa, uma tentativa de “trazer de volta as coisas à vida” no sentido que propõe Tim Ingold:

Por que reconhecemos apenas nossas fontes textuais, mas não o chão que pisamos, os céus em constante mudança, montanhas e rios, rochas e árvores, as casas nas quais habitamos e as ferramentas que usamos, para não mencionar os inúmeros companheiros, tanto animais não humanos quanto outros seres humanos, com os quais e com quem compartilhamos nossas vidas? Eles estão constantemente nos inspirando, nos desafiando, nos dizendo coisas. (Ingold, 2015, 12).

Partir de uma perspectiva que busca trazer as coisas de volta à vida, é creditar agência as coisas. Dar agências às coisas parte da hipótese de que os objetos possuem vida social no sentido de Appadurai (1986), isto é, os objetos que permeiam a vida humana, produzem sentido e significado, assim como são produzidos a partir de lógicas próprias de hierarquias, prestígio, escassez, dominação.

Compreender que as coisas possuem vida, é entender os objetos como coisas, como seres que estão no mundo e possuem potências, devir, ação que estão sempre sendo negociadas a partir da relação produtiva e do consumo. Numa perspectiva Heideggeriana:

O objeto coloca-se diante de nós como um fato consumado, oferecendo para nossa inspeção suas superfícies externas e congeladas. Ele é definido por sua própria contrastividade com relação à situação na qual ele se encontra (HEIDEGGER, 1971, p. 167).

Se seguirmos essa perspectiva, e se pensarmos, por exemplo, numa tábua, sua situação como objeto é de simplesmente ser definida na situação em que se encontra: algo estanque, isolado no espaço, ou melhor, no ambiente, que foi, evidentemente, produzido socialmente, mais que ainda não se realizou enquanto devir, enquanto potência, mas que manifesta suas características determinantes ainda não plenamente concretizadas.

Quando pensamos, por outro lado, num conjunto de tábuas, justapostas, amarradas por determinada técnica, as tábuas se transformam, por exemplo, em casa ou em canoa, e é aí que uma mágica acontece. A tábua não é mais objeto, é coisa. É coisa de morar, que proporciona à humanidade o habitar. Assim como, a canoa possibilita o movimento, e a interrelação desta canoa com outras canoas e deste canoeiro ou canoeira com outras e outros, desta modo se cria vida, melhor ainda, vida social. Malinowski destina dois capítulos extensos no seminal trabalho etnográfico entre os trobriandeses para refletir as múltiplas formas significativas da canoa na vida de seus interlocutores:

Nem mesmo isso, entretanto, se aproxima da realidade mais vital de uma canoa nativa, pois um barco, seja ele feito de casca de árvore ou de madeira, de ferro ou de aço, vive a vida de seus navegantes e, para o marinheiro, representa mais que um simples pedaço de matéria moldada. Para o nativo, não menos do que para o marinheiro branco, o barco está envolto numa atmosfera de romance, construída de tradições e experiências pessoais. É um objeto de culto e admiração, uma coisa viva que possui personalidade própria (MALINOWSKI, 1976, 103).

Assim a canoa é mais coisa que objeto. É coisa. Nas palavras de Ingold “A coisa, por sua vez, é um "acontecer", ou melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam.” (Ingold, 2012, 6).

Ao longo do trabalho de risco, no cenário de trânsito caótico das médias e grandes cidades brasileiras, os moto trabalhadores que reproduzem sua vida material criam e são (re)criados pelas ferramentas que os permeiam: suas motocicletas. A tábua, neste caso, é uma metáfora

para o objeto que é transformado em coisa. Quem trabalha pilotando uma coisa, tem fé, ou seja, acredita, que essa coisa estará em perfeito funcionamento. A fé é na técnica e na tecnologia. Em nosso contexto empírico, a fé é na técnica de produção daquela motocicleta, de que atenda todos os parâmetros para ser uma boa moto e na tecnologia que a produziu.

Ninguém que trabalha pilotando uma moto, acredita, de fato, que Deus agirá sobre a motocicleta, mas sobre o caminho, isto é o moto (o movimento seu e dos outros que disputam o asfalto). Assim, Deus age sobre o trabalho humano, que depende intransitivamente de sua ferramenta, a motocicleta que o possibilita e o ressignifica da mesma forma que é ressignificada pelos trabalhadores.

Deste modo a moto e o motorista se recriam sempre, e continuamente, ao longo dos caminhos. Reproduzem valores, status, hierarquias, poder.

Por isso fé na tábua: a fé é no objeto que se transforma em coisa – a moto que se transforma em comida na mesa, objeto de luxo, marcador simbólico de gênero, distinção e poder. A motocicleta possui agência. O caminho com ela cria linhas vitais. A fé é de seu funcionamento e possui garantia de vida, ou risco de morte. E é sobre essa coisa que os trabalhadores repousam expectativas, nunca estáticas, mas orgânicas, isto é, em movimento, em transformação. Modificar um objeto-coisa é imprimir uma marca do agente sobre a coisa. É ampliar as dimensões do seu corpo físico para os objetos materiais a partir de categorias significantes para os agentes.

Vimos até aqui que a fé do trabalhador no dispositivo ciclomotor é atravessada por expectativas que beiram o sagrado. A fé. A expectativa emanada de um suposto devir. Um funcionamento prévio esperado. Quando realizamos uma oração, trata-se de um ritual em que se espera uma contrapartida ao despojar de seu tempo por meio da prática ritual. Agradecer é também premissa ao final da reza. Primeiro se pede, recebe e agradece. Um ritual da dádiva. Dar, receber, retribuir.

Esta relação de dádiva, se opera em dois níveis ao pensarmos o movimento vital dos moto trabalhadores no trânsito das grandes cidades. De um lado têm-se essa relação com a motocicleta, ela se torna coisa. Expectativas de seu pleno funcionamento mecânico, seguido de cuidados intensos e modificações na engenharia do objeto. Muitas vezes essas modificações tornam as motos mais próximas de um ser dotado de agência do que um objeto estanque. Assim como os trobriandeses realizavam o masawa (reparos e rituais mágicos) nas canoas que percorreriam o *kula* (Malinowski, 1976, cap. 4) é também cena corriqueira moto trabalhadores cuidando de sua moto (esticando a corrente, engraxando a corrente, calibrando os pneus) e deste

modo, produzindo na motocicleta suas próprias marcas vitais, de personalidade, de crença, de identidade.

Isto também aponta para uma questão central: o conhecimento. Apesar da maioria dos interlocutores não terem alcançado o nível de escolaridade entendido como “superior” em nossa sociedade, não são, obviamente, engenheiros diplomados pelas instituições de poder/saber, são ao mesmo tempo doutores, pós-doutores, conhecedores profundos da mecânica. Da engenharia da motocicleta. Consertam suas próprias motos. As modificam, as “envenenam”, limpam, lavam, engraxam. Corrigem cotidianamente o equipamento ciclomotor. Ostentam esse saber. No meu segundo dia trabalhando como moto taxista na base moto táxi família, no primeiro semestre de 2022, lembro que, quando cheguei na base voltando de uma corrida, Bruno olha para o pneu da minha moto e apresentou o diagnóstico “Ih rapaz, acho que esse pneu aí furou, corre no borracheiro se não amanhã você ficam sem trabalhar”. Eu estava sentado, pilotando a moto com alguém na garupa e não havia percebido essa disfunção mecânica, isto poderia ter levado ao asfalto tanto eu como a cliente do moto táxi. Apenas de bater o olho Bruno já sabia: O nome disso é conhecimento, é experiência, é domínio técnico da máquina. Este saber é profundamente poderoso uma vez que garante a sobrevivência por meio da vivência. Uma imagem é suficiente para suscitar essas questões.

Fotografia 19.



*Diálogo e fotografia retirada em 21/03/2022. O interlocutor Bruno é um homem negro, de 38 anos, casado, pai de duas filhas. Evangélico e migrante, veio de Pirai do Norte, na Bahia, para o Estado de São Paulo. Contou que em Pirai trabalhou como guarda noturno “particular” onde rodava o bairro com sua moto. Bruno nos informou ainda a escolha de trabalhar no moto táxi pela facilidade de poder utilizar a moto como ferramenta de trabalho, e como meio rápido de inserção à um emprego. Conta que quando chegou em Araraquara não conseguiu arrumar emprego, deste modo, começou a trabalhar com sua moto no moto táxi e de lá para cá ficou, intercalando o moto táxi com outros serviços de entrega.*

A fotografia foi retirada durante trabalho de campo realizado na base “moto táxi Família”. Enquanto Bruno consertava sua moto, lhe questiono sobre um colante no tanque escrito “Deus está conosco”, Bruno me responde prontamente: “Parcelei esta moto para poder colocar comida no prato da minha família. Sou muito grato a Deus por me dar meu sustento, por isso carrego ele comigo”. A fala deste interlocutor marcou fundamentalmente a reflexão aqui desenvolvida. A partir desta fala, podemos inferir que Deus, ou melhor, o sagrado, está implicado em sua mente e no seu corpo, Bruno traz no corpo de sua moto uma mensagem de agradecimento ao sagrado como extensão de seu próprio corpo “por isso carrego ele (Deus/o colante) comigo”.

O sagrado está impresso no corpo de Bruno, uma vez que entendemos a moto como extensão de seu próprio corpo. As marcas impressas nos nossos corpos são marcas-memórias.

marcas-memória são códigos corporais, digitais, que temos no corpo, sendo impressões indivisíveis, individuais e intransferíveis que portamos, muitas vezes, de maneira externa, mas não só, posto que essas cicatrizes também estão presentes no universo psíquico e simbólico de todos os seres humanos, marcando sua história de vida. (FONSECA, 2018, 26).

Bruno nos afirma que está tentando a vida como moto taxista para fugir de um passado marcado pelo crime e pela “vida loka”. Bruno conta que na Bahia chegou a “tirar uns anos na cadeia” devido a escolhas erradas que tinha feito (tentei de todo modo aprofundar essas marcas de seu passado, mas sempre, sem sucesso. Parecia sempre algo muito doloroso Bruno reviver essas histórias, assim, decidi não insistir que ele me contasse desse período de sua vida). Ainda assim ele me permitiu fotografar uma marca-memória de seu corpo que remete à época que ficou privado de liberdade. Em seus dedos Bruno carrega tatuagens de triângulos feitas dentro da prisão.

Fotografia 20.



Não foi a primeira vez durante a pesquisa que um interlocutor conta que ficou privado de liberdade. Bruno, Rogério e Romolo contaram sobre esses traumas. Durante a criação da cooperativa, tivemos na cidade de Araraquara uma audiência pública (27/10/2021) para debater a exploração das empresas de terceirização do trabalho via aplicativos. Neste dia um episódio marcou mais uma vez a relação entre trabalhadores que foram privados de liberdade e o moto trabalho. Nos encontramos em frente a prefeitura dez minutos antes de começar a audiência pública. No dia estava Romolo, Francisco<sup>19</sup> e Marcos<sup>20</sup> (descobri depois que Marcos é dono do moto táxi família) e outros moto trabalhadores que conheci naquele dia. Quando deu o horário

---

<sup>19</sup> Francisco é um homem branco, por volta dos trinta anos de idade, solteiro, sem filhos. Conheci Francisco durante a faculdade, à época ele vendia drogas para alguns colegas de graduação. Conversei com ele no dia da audiência pública que me contou que “caiu” (ficou preso) pelas atividades de tráfico que fazia no passado. Cansado da vida do crime, Francisco me conta que começou a trabalhar pelos aplicativos de transporte para tentar mudar de vida.

<sup>20</sup> Marcos é dono do moto táxi família. Não permitiu uma entrevista em profundidade e com roteiro, tão logo tenho poucas informações sobre ele. A única conversa mais longa que tive com Marcos foi no dia da audiência pública. Apesar disso, Marcos contou que também já tinha ficado privado de liberdade, e que tinha “mudado de vida”. Tinha se tornado empreendedor, abriu o moto táxi família, e com o dinheiro que ganhou com o moto táxi, montou também em Araraquara uma loja de roupas.

para entrar na prefeitura fizemos uma fila indiana pois tínhamos que passar pelo detector de metais. Percebi na fila um clima de tensão, algumas risadas que beiravam o desespero e o desconforto para saber quem seria o primeiro a passar pelo detector de metais e adentrar o prédio. Entramos e durante toda a audiência pública aquela cena durante a fila ficou martelando meus pensamentos. Ao fim da audiência, nos reunimos do lado de fora da prefeitura, e pude, por fim, tomar coragem e perguntar a Francisco o motivo daquele burburinho. Francisco me responde rindo:

*“Ah mano, se tá ligado, aqui umas par (de moto trabalhadores) já puxou cadeia, na hora de passar no detector de metais nos traz memórias horríveis. É foda, mesmo reivindicando nossos direitos nos sentimos oprimidos.”*

Estes episódios que apontam uma relação de pessoas privadas de liberdade e o moto trabalho ficou martelando minha cabeça. Pouco tempo depois ouvi um podcast em que Talitha Mirian do Amaral Rocha<sup>21</sup>, contava sobre sua experiência de trabalho de campo com moto taxistas da favela da Rocinha no Rio de Janeiro. Na tese de doutoramento da autora (2020) *“Niterói para pessoas”?* *Práticas e representações sobre mobilidade urbana entre mototaxistas*, ela dedica um capítulo inteiro para tratar da relação entre moto táxi e ressocialização de ex detentos. Nas palavras da autora:

Em interessante trabalho, Lacerda (2016) abordou a temática de ressocialização de presos e egressos do sistema prisional no Brasil e no Canadá. Assim como no caso empírico apresentado pela autora, o moto taxista (egresso do sistema prisional) também destaca as dificuldades de reinserção no mercado de trabalho. Para Lacerda, o processo de ressocialização é caracterizado pelo acionamento de identidades sociais disponíveis, conforme a necessidade. Desse modo, presos e egressos buscam construir a identidade de trabalhador pelo viés da formalidade. Quando não conseguem um emprego de carteira assinada, o mercado informal acaba sendo uma saída para serem representados pelo trabalho enquanto valor moral, afastando-se da visão de que pertencem ao “mundo do crime. (ROCHA, 2020, p. 245)

Assim, as marcas-memórias que encontrei durante o trabalho de campo vai de encontro com a realidade que Talitha observou no Rio de Janeiro. As marcas da prisão, da privação de liberdade, da busca de uma nova vida, se apresentaram também diversas vezes na minha própria

---

<sup>21</sup> Doutoranda em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense (PPGA-UFF), mestre em Antropologia pelo mesmo Programa, bolsista CAPES e Pesquisadora do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia de Estudos Comparados em Administração Institucional de Conflitos (InEAC - UFF) e do Núcleo Fluminense de Estudos e Pesquisas (NUFEP – UFF). Estuda o caso do trabalho moto taxista na favela da rocinha, Rio de Janeiro.

pesquisa. Essas marcas-memórias apontam vivências compartilhadas, silenciosas, mas onipresentes, agrupam caminhos parecidos realizado por diferentes pessoas, as aproximando, deste modo, em malha, em experiências de vida, em memórias. Essas marcas transformam o moto trabalho como um ambiente de ressocialização de ex detentos. Garante a pessoas marginalizadas e estereotipadas pela sociedade, buscar novas memórias, novos caminhos, novas experiências, buscar como aponta Guedes (1997) uma representação de homem/trabalhador, atrelando ao trabalho um valor moral e a ideia de sacrifício pela família, uma nova vida, um novo ser.

Marcas-memórias dizem muito sobre nossas experiências, nossas vivências, nossas crenças, nossas identidades. Além das memórias do cárcere, da privação de liberdade, outras memórias são extremamente vívidas também nas casas de moto táxi. As memórias dos acidentes.

Conversando com Bruno ele narrou um acidente que aconteceu com um amigo, que trabalhava na mesma base de moto táxi: “Pois é, mano, o Alberto deu bobeira, ele estava muito rápido na avenida e quis fazer uma curva fechada para fazer o retorno, estava chovendo... Já tinha falado para ele parar de usar o freio do pé. Eu avisei que quando o chão está liso, ele deve reduzir a velocidade pelo giro do motor. Tinha que ter reduzido marcha no pé e não na mão, ele não me escutou e se esbarrachou no chão, sorte que ele apenas quebrou a mão”.

“Sorte que ele apenas quebrou a mão?”.

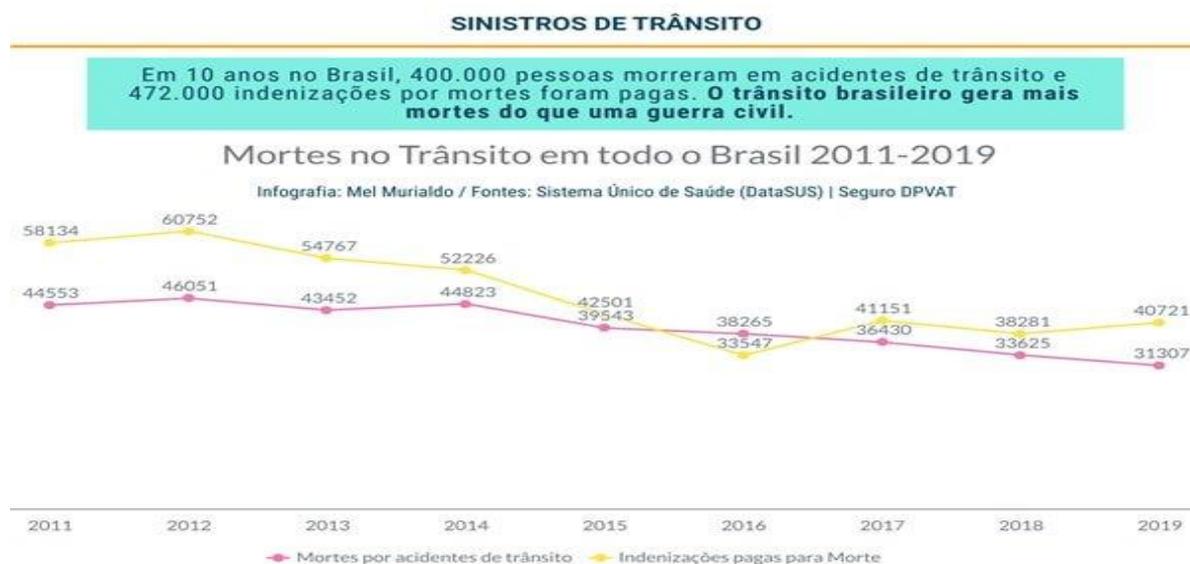
Para quem nunca pilotou uma moto, talvez não tenha entendido a lição de Bruno. Para quem nunca pilotou uma moto, pode dedicar atenção especial ao papel das mãos na condução de um veículo. Trabalhando como moto taxista ao longo de quase dois anos, entendi bem a mensagem de Bruno. Mais do que pela mão, a moto é pilotada pelos pés. Assim como com os carros, é pelo pé que se acelera e breca. Os freios nas rodas traseiras e dianteiras são as últimas opções para desacelerar o veículo. O acionamento dos freios traseiros e dianteiros são utilizadas quando é preciso reduzir drasticamente a velocidade. Isto gera desgaste das peças da motocicleta, e como vimos na fala de Rafael, é pouco prudente (ainda mais com a pista molhada) para reduzir altas velocidades, o veículo desliza. O acidente é quase inevitável. Assim a perícia e a sintonia dos pés com o giro do motor são mais uma das marcas profundas da extensão dos corpos humanos no objeto-coisa. A vida depende da coordenação entre o pé e o motor.

Para nós, ocidentais, o pé é coisa negligenciada. A sensibilidade tátil do pé com a realidade é simulada através dos sapatos. Os sapatos nos impedem de sentir o chão. De percebê-lo. De notar sua umidade, suas irregularidades, e até mesmo, as vidas que estão no chão (penso

neste caso em uma árvore frutífera localizada na avenida de uma das bases de moto táxi que visitei, e como, quando esses frutos vêm ao chão, torna-o escorregadio). Os sapatos bloqueiam nossa sensibilidade com o chão que pisamos. Ingold provoca:

E não poderia a tecnologia do calçado ser entendida, novamente, em certa medida, como um esforço para converter a imaginada superioridade das mãos sobre os pés, que correspondem, respectivamente, à inteligência e ao instinto, ou à razão e à natureza, em uma realidade experimentada? (INGOLD, 2015, p. 75).

Ainda assim, é esse pé encarcerado pela civilização que gera o movimento. Produz linhas e caminhos. Garantem vida ou promovem mortes. Penso aqui, na frase que provoca este capítulo: “Pé na tábua”. Não seria os pés o impulso dos agressivos veículos que excedem a velocidade suportada pelos corpos e submetem o trânsito a disputas de linhas mais velozes? De caminhos mais arriscados? É justamente os acidentes de trânsito uma das principais causas de morte no Brasil conforme podemos constatar no infográfico a seguir:



<sup>22</sup>Infográfico: Mel Murialdo / Fonte: Sistema Único de Saúde (DataSUS) / Seguro DPVAT. Disponível em: <https://old.revistacobertura.com.br/2020/12/29/em-2020-faleceram-80-pessoas-por-dia-como-consequencia-de-acidente-de-transito-no-pais/>

Roberto DaMatta (2012) observa como a rua, concebida dentro de um contexto igualitário, aberto a todos, pode se tornar hierarquizada socialmente e como a violência e a loucura dos condutores e pedestres têm crescido em decorrência disso. Levando em conta a dicotomia entre os valores da casa e os da rua, o livro considera o pressuposto de que, no Brasil,

<sup>22</sup><https://www.portaldotransito.com.br/noticias/em-2020-80-pessoas-morreram-por-dia-em-consequencia-de-acidente-de-transito-no-pais/>. Acessado em: 13/04/2022 as 09:43

a utilização do carro como principal instrumento de transporte é seguido por uma série de concepções ligadas aos modelos aristocrático e individualista. Personificados por exemplo na ocupação do espaço público realizado por dona Carlota Joaquina (p. 94), que recebia reverência de todos que passavam pelas ruas ao ser levada em sua cadeirinha de arruar, por escravos. (PITANGA, 2010, 399).

O trânsito no Brasil, em DaMatta representa e reproduz estruturas e hierarquias já existentes em nossa sociedade. Os pés mais bem calçados utilizam carros mais caros. Já os pés com calçados mais batidos, tendem a utilizar a motocicleta. Os veículos mais caros tendem a ser mais capazes de acelerar (mais cilindradas ou cavalos de potência) ou de frear (por exemplo, a presença do dispositivo de freio ABS, ou freio a disco). Os veículos mais baratos acompanham pés menos bem calçados, e sua capacidade de acelerar ou frear é também reduzida. Principalmente quando o veículo está além de instrumento de lazer ou simples locomoção e se transforma em ferramenta de trabalho. O veículo é cada vez mais exigido. Os pés também.

De qualquer forma, está nos pés, isto é, nos corpos, as marcas das desigualdades, dos riscos, e do controle dos veículos. Pé na tábua pode ser tanto para acelerar quanto para frear o movimento. Acelerar ou frear movimentos implica em garantir vida ou morte.

Se o pé é a base do controle mecânico de funcionamento de um veículo – para se ter uma ideia, motos mais baratas e antigas não possuem partida elétrica e são acionadas pelo pé por um pedal mecânico, enquanto as motos mais modernas e portanto, mais caras, são acionadas por um botão acionado pelo dedo da mão, no guidão – é ali que Deus vai residir. É no auxílio da frenagem do freio-motor pelo pé que o sagrado salvará ou não a vida de um moto taxista.

Pés de quem tem mais dinheiro tem mais segurança, mais bênçãos. Enquanto os pés dos menos abastados passam por maiores trancos e maior ausência de segurança. No Brasil, raça e classe se interseccionam, e deste modo, o pé negro está também mais vulnerável que o pé branco. Somado a isso, os ocupantes dos trabalhos com moto são majoritariamente homens negros, que apresentam, sobremaneira, vulnerabilidades nos acidentes de trânsito. Segundo Ganem e Fernandes (2020) em Salvador (BA), de todos os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas o perfil dos acidentados é majoritariamente:

Homens (98,4%), jovens com até 31 anos (49%), negros ou pardos (84%) e com baixa escolaridade (54%) eram a maioria das vítimas. Em relação ao uso da motocicleta, 50,8% estava em situação de trabalho. Quando comparados às vítimas no interior do estado, os motociclistas na capital haviam feito menos uso de bebida alcoólica (16% estavam alcoolizados contra 26% no interior), e maior proporção possuía habilitação (72% de habilitados contra 39% no interior).

A nível nacional, após um levantamento dos dados referentes à acidentes envolvendo motocicletas e seu eventual atendimento hospitalar, nas vinte e seis capitais mais o distrito federal, temos as seguintes estatísticas produzidas por Márcio Mascarenhas et. Al (2016):

desses atendimentos desagregadas por sexo da vítima, evidenciando a razão de 3,2 atendimentos do sexo masculino para cada do feminino. Em relação aos aspectos sociodemográficos, a maior proporção de atendimentos foi observada entre pacientes de 20 a 39 anos (65,7%) [...] Predominaram pacientes autodeclarados pretos/pardos (73,6%), sobretudo entre os homens (74,7%) [...] A proporção de condutores foi significativamente maior no sexo masculino (90,4%), enquanto as mulheres encontravam-se mais frequentemente na condição de passageiras (52,7%). Quanto à outra parte envolvida no acidente, o automóvel apareceu em primeiro lugar (44%), seguido de motocicleta (13,8%). As lesões envolvendo corte, laceração, fraturas, amputação e traumas foram mais frequentes no sexo masculino enquanto as lesões leves predominaram no feminino. A maioria das lesões atingiu membros inferiores, porém esse local foi significativamente o mais frequentemente afetado entre as vítimas do sexo feminino, enquanto a proporção de lesões em membros superiores foi significativamente maior no sexo masculino [...] A relação do evento com o trabalho da vítima foi informada por 41,4% das vítimas, em proporção significativamente maior entre os homens (43,7%). A proporção de eventos relacionados ao trabalho foi superior a 50% nos serviços selecionados nas capitais Goiânia (50,6%), Belo Horizonte (51,0%), Recife (51,2%), São Paulo (54,7%), Porto Alegre (55,6%), Curitiba (59,7%), Distrito Federal (61,0%) e Vitória (61,5%) [...] A causalidade dos acidentes envolvendo os motociclistas é multifatorial e apresenta relação com determinantes socioeconômicos e ambientais, como escolaridade, renda, acesso aos meios de transporte, estado das vias e rodovias, fiscalização sistemática, manutenção dos veículos, aumento da frota, além da correlação com alguns fatores de risco, como o não uso de equipamentos de proteção individual, como os capacetes, a associação de condução com bebida alcoólica, o excesso de velocidade, a vulnerabilidade do próprio veículo, dentre outros.

Destes dados temos a nefasta conclusão: Dos acidentes com motocicletas que receberam tratamento médico hospitalar: A maioria é homem, de 20 a 40 anos (66%), majoritariamente

negros (73%) e que trabalham com a motocicleta ou a usam para trabalhar (41%). As mulheres, vítimas preferenciais nas garupas (54%) também sofrem com este cenário. Das vítimas 91% não tinham plano de saúde. Raça, classe, gênero e território se entrecruzam, multiplicam os riscos. A interseccionalidade das desigualdades estruturais brasileiras é refletida no acidente envolvendo motocicletas. Nota-se a ampla vulnerabilidade de homens e mulheres pretas em caso de acidentes envolvendo motocicletas. Deduz-se daí que a intersecção cor/classe/gênero sobrepuja as relações de acidentados na utilização de motocicletas fragilizando os corpos negros, tanto de homens como de mulheres.

Vale destacar aqui, uma entrevista que fiz com Romolo. Romolo trabalha com a moto há mais de 5 anos, e durante esse período já passou por vários acidentes. Uma das histórias sobre seus acidentes me marcou e informa a importância dos pés.

Romolo contou-me que em ao se envolver em um acidente, percebeu que seria fechado por uma caminhonete. Ao perceber o risco iminente de “tomar um ‘róla’ – expressão utilizada para cair da moto” Romolo me conta, que decide pular da moto e abandonar o veículo. Logo perguntei se ele tinha se ferido, ele respondeu “Eu meu ralei um pouco, e torci o tornozelo, mas o maior problema foi a moto que ficou inteira ralada, tive que repintar toda a carroceira, a moto ficou duas semanas parada, mas foi o tempo de eu recuperar o tornozelo”.

Mesmo que a moto não tivesse ficado duas semanas no conserto, dificilmente Romolo conseguiria realizar seu trabalho. Talvez se tivesse torcido o punho, principalmente se fosse o punho esquerdo (o direito aciona o acelerador, me fez pensar muito na proeminência da mão direita) conseguiria continuar a realizar seu ofício. Sem o tornozelo, seja direito ou esquerdo, Romolo ficaria impedido de frear a moto ou trocar de marcha. E foi o que ocorreu. Ao longo dessas duas semanas, sem trabalhar não recebeu, uma vez que trabalha nos aplicativos de entrega e recebe apenas se sair para trabalhar, sem garantia jurídica alguma de auxílio-doença, precarização cada vez mais presente na exploração dessas empresas terceirizadoras (plataformizadoras) do trabalho, restou a Romolo o esquecimento, a falta, a ausência. O mesmo ocorreria, entretanto, se fosse trabalhador de moto táxi. Este cenário apenas se expandiu durante o período pandêmico e com os recentes retrocessos nas leis trabalhistas brasileiras. Estas marcas não são novas na sociedade brasileira, marcada historicamente pela informalidade. A questão é que esta precarização do trabalho continua em expansão e continua a reproduzir desigualdades estruturais de raça, de classe, de gênero e de território.

Espero até aqui ter demonstrado que no moto trabalho o pé é a figura central do movimento. Como ao caminhar, o pé acelera e freia. Dá o ritmo do movimento, impõe velocidades e frenagens. Controla o ritmo do motor no trocar das marchas. Deste modo, meus

interlocutores demonstraram em suas falas a importância dos pés no controle da vida. A vida humana, entretanto, está comumente permeada por expectativas sagradas. E é no pé que Deus age. É no pé que Deus acelera ou freia. Foi por usar as mãos ao invés dos pés que Rafael caiu. Foi pelos pés que Romolo escapou de um acidente pior. Estes pés são sagrados. O sagrado está nesses pés. Deus abençoa os caminhos. E os caminhos são trilhados pelos pés. Se nos esquecermos disso, podemos esquecermos também que vivemos no chão. E é no chão que a vida material se imbrica com as múltiplas formas de vida que disputam o ambiente.

Ao escrever este subcapítulo tentamos refletir a importância de observar e refletir o trabalho moto taxista a partir de uma análise do corpo. Pensamos o corpo para além do organismo biológico humano. O corpo está além do biológico. O corpo é formado por técnicas, que são lentamente introduzidas no aprendizado social, e vagarosamente constituído e informado pelas práticas que nos rodeiam enquanto seres sociais.

Toda técnica propriamente dita tem sua forma. Mas o mesmo vale para toda atitude do corpo. Cada sociedade tem seus hábitos próprios. [...] O corpo é o primeiro e o mais natural instrumento do homem. Ou, mais exatamente, sem falar de instrumento: o primeiro e o mais natural objeto técnico, e ao mesmo tempo meio técnico, do homem, é seu corpo. (MAUSS, 1998, p. 403-407)

## EPÍLOGO:

Quarta feira 11/01/2023. Ilha de San Andrés, Colômbia, sete horas da manhã.

O dia está quente, como sempre, nesta ilha o calor não dá trégua. O calor de 34°C se alia com a alta umidade e a sensação térmica beira os 40°C. O sol castiga o corpo, deixa suas marcas e impressões; faz dos corpos que transitam uma parte sua, como se consumisse tudo que seus raios não visíveis toca.

Logo cedo e o movimento é frenético.

Da janela da pousada que aluguei posso ter um vislumbre do centro da ilha. Posso ver os nativos e os turistas num frenesi de vai e vem buscando deslocar-se para as praias e para outros pontos turísticos. O centro comercial se alastra por duas avenidas que conectam o centro às praias. Turistas percorrem os caminhos com trajes de banho rumo às praias enquanto a população local, de calça, camisa longa, e bandanas no rosto estão já trabalhando.

Os turistas são majoritariamente pessoas de outros lugares da Colômbia que aproveitam essa época do ano para ir até as ilhas que apesar de mais próximas do Panamá, pertencem territorialmente à Colômbia. Para chegar até a ilha de San Andrés há apenas dois modos: Aviões e navios. Eu, turista também, fui até a ilha de avião, ficava mais barato do que ir de barco.

San Andrés é uma ilha caribenha que está a cerca de 190km da Nicarágua e a 780km da Colômbia. Apesar de a ilha atualmente ser parte do território colombiano, esse é um motivo de grandes discussões entre os dois países - principalmente por parte da Nicarágua, que deseja incorporá-la ao seu território. Da mesma forma como ocorre na parte continental da Colômbia, brasileiros que viajam para San Andrés não precisam de visto, bastando portar um passaporte válido ou RG com foto identificável. É necessário, no entanto, comprar uma tarjeta turística para entrar na ilha, no valor de 120.000 pesos colombianos (algo próximo de R\$150,00), que pode ser adquirida com as próprias companhias aéreas. Na saída de San Andrés essa tarjeta é exigida. Esta taxa é cobrada por dois motivos segundo a população local com quem conversei: De um lado para ampliar a estrutura dos serviços da ilha, que vai desde o asfaltamento até a instalação de cabos elétricos e linhas de comunicação. De outro lado para impedir que a ilha fique ainda mais lotada do que já é em épocas de “alta temporada” de turismo.

Acordo seis horas da manhã do dia 11/03/2023, arrumo as coisas para conhecer as praias, as falésias, as piscinas naturais da ilha. Toalha, muito protetor solar, roupa de banho. Mapa turístico. Apronto um café colombiano, amargo e forte de uma cafeteria local. Desço do apartamento da pousada para sentar em um banco que havia na rua defronte a pousada que aluguei. Tomo meu café enquanto observo um movimento frenético de motos, motonetas e scooters para todos os lados. Por ser uma ilha pequena (12 km de extensão total), segundo a

cooperativa de barqueiros (os moto taxistas do mar), o principal meio de transporte dentro das ilhas é a moto. Sua praticidade para deslocar e estacionar, seu baixo custo de operação, e a sensação de vento no rosto (lá não se usa capacetes) enquanto se desloca no calor de 40°C as torna o meio de transporte preferido.

Para se deslocar com as motos pela ilha existem duas opções: Podemos alugar uma moto por um valor de aproximadamente 90.000 pesos colombianos (algo próximo de R\$110,00), ou então, contar com um dos meios de transporte mais utilizado por ali: os moto táxis. Seja pelos moto táxis, seja alugando motos, a paisagem da cidade é tomada pelas motocicletas. São motocicletas para todos os lados. Estacionadas todas lado a lado, as motos disputam o território com os pedestres, os bugs e alguns poucos carros (táxi) que transitam pelas ruas de San Andrés. A Paisagem do centro da cidade mistura motocicletas, turistas, trabalhadores locais e centenas de lojas “duty free” que prometem aos turistas as principais marcas internacionais de roupas, perfumes e relógios. Uma paisagem contraditória.

Se mistura ao bucolismo da natureza semi intocada da ilha um ar de quinta avenida Nova Iorque. Coqueiros, bananeiras, artesanatos locais se embrenham com a faixa das lojas duty free e as motos, que eram, onipresentes. Um oásis do capitalismo, do turismo e da natureza se imbricam, se digladiam, disputam espaço.



23

<sup>23</sup> A imagem fotográfica é boa para captar instantes, mas incapaz de dar voz ao movimento completo. Ao menos a forma de fotografar que eu tenho acesso enquanto um conhecimento técnico. Por este motivo, ao longo desta pesquisa utilizei fotografias, mas sempre, sentindo falta do vídeo como uma ferramenta do movimento, de captar caminhos e trajetórias. No moto táxi em Araraquara tive dificuldades para fazer vídeos. Seria encarado pelos interlocutores como uma forma “brega”, “invasiva”, “policialesca” de tratar seu cotidiano. Eu ocupando um lugar de perto e de dentro, respeitando a relação com meus interlocutores preferi não realizar muitas gravações em vídeo

Sentado no banco, enquanto tomo meu café, penso: “Até de férias sou perseguido por moto taxistas”. Dois dias antes aluguei uma moto e conheci por mim mesmo toda a orla da ilha. Paguei, como disse, 80.000 COP, barganhando com uma loja de alugueis de bugs e scooters e mais 8.000 COP de gasolina para encher o tanque da moto após utilizá-la e devolve-la ao lugar que aluguei.

No dia anterior, conversei com um moto taxista para que levasse eu e minha companheira em uma volta pela ilha, agora, além de deslocar-se, esperava dos moto taxistas a função de guia turístico. Esperava que nos levasse para os locais que a maioria dos turistas não vão. Eles prometiam um almoço típico numa casa familiar Rastafári, um passeio para mergulho em piscinas naturais, com uma passada no museu local da história da Ilha de San Andrés com direito a aula de dança Reggae. Tudo isso me pareceu muito turístico também. Tentei barganhar com os moto taxistas que cobraram 300.000 pesos colombianos, 150 mil para mim e 150 mil para levar minha companheira, algo próximo de R\$400,00. Eu não tinha esse valor, então fui barganhando até conseguir encontrar uma dupla de moto taxistas que cobraram cem mil pesos colombianos de cada para fazer o mesmo passeio, um desconto de quase R\$100,00. Era uma proposta irresistível, mas o dinheiro era curto e como eu já havia gastado o dinheiro alugando a moto, não pude fazer o passeio com os moto taxistas. Apesar disso, ao longo do caminho, barganhando com os moto taxistas locais, pude conversar e conhecer um pouco da realidade destes trabalhadores.

Como não tinha dinheiro para fazer o passeio com os moto taxistas e me aproximar de perto e de dentro da sua realidade, ou parte pequena dela, me restou no outro dia pela manhã o mesmo banco e a mesma caneca de café forte. De fora e de longe, sentado no banco observo por quase uma hora o vai e vem dos moto taxistas.

Novamente, 7 horas da manhã e o movimento de motos levando passageiros é intenso. A pousada que me hospedo fica em frente ao único banco da cidade “Banco Colombia”. O movimento na frente do banco é intenso. Dezenas de pessoas locais chegam e saem do banco. Alguns poucos entram com o uniforme do banco, para trabalhar, obviamente, e são levados, para minha surpresa, por moto taxistas. Descubro com o passar do tempo na ilha, que os turistas

---

e me limitei pelas fotos. Em San Andrés, entretanto, eu era turista. A curiosidade que os moto taxistas despertavam em mim, era a mesma que eu despertava neles. Além disso, pela pouca proximidade, dificilmente alguém se zangaria e fecharia as portas da comunicação comigo por gravar vídeos, afinal, não é isso que os turistas fazem? Por esse motivo, em San Andrés também gravei vídeos que podem ser acessados por este link e que dão uma dimensão do zigue e zague dos moto taxistas pela avenida central. <https://youtube.com/shorts/ZqRXGGlpCDI?feature=share> ; <https://youtube.com/shorts/i9vT2BkD-5k?feature=share> ; <https://youtube.com/shorts/NW9pu4Izds?feature=share> ;

pouco utilizam os moto taxistas, preferem como eu alugar uma moto e conhecer por si o território local. Porém, a população local utiliza largamente o serviço.

Calor intenso, o café quente deixa tudo ainda mais quente, estou suando com uma câmera na mão, o diário de campo que sempre me acompanha ao lado do banco, onde anoto as observações que aqui transcrevo. Com um chapéu escrito “Colômbia”, protetor no rosto, sou antropólogo e turista. Observo com a curiosidade de turista, porém, com mais detimento, com a curiosidade do antropólogo que apesar de se assemelhar a dos turistas, parece procurar sempre um algo a mais, procurar sempre por um: bem, isto não basta. Vou falando com as pessoas e perguntando sobre o serviço de moto táxi. Cada detalhe do que posso observar interessa, ainda que tenha consciência que são observações distantes da complexidade que poderia compreender se eu tivesse o dinheiro para fazer o passeio e conversar direto com os moto taxistas.

Me resta apenas descrever “da janela da minha pousada” o vai e vem que não me era novo e ao mesmo tempo totalmente inédito. Apesar de algo muito mais superficial do que o olhar de perto e de dentro, o olhar de fora e de longe me pareceu interessante. Pude observar similitudes com o trabalho moto taxista que acompanhei no Brasil. E pude, sobretudo, perceber, a importância destes trabalhadores para a economia local e para os nativos daquela ilha.

Puxo conversa com um nativo da ilha que veste uma camisa de agência de turismo, pergunto como funciona o serviço de moto táxi. Ele me explica brevemente que os moto taxistas com placa amarela estão atrelado ao poder pública da ilha, enquanto os moto taxistas sem placa são “autônomos” – freelancer – foi o termo usado por ele. Disse que os moto taxistas de placa amarela são mais seguros para turistas, mas também mais caro. Pergunto se ele costuma usar serviço de moto táxi, ele diz que não pois tem moto própria, mas que a agência de turismo que trabalha usa muito o serviço para levar e trazer documentos. Pergunto o valor médio de uma corrida para o aeroporto – ele prontamente me responde. Em média 20.000 pesos colombianos, mas como eu era turista (meu portunhol me entregava sempre naquela ilha cujo idioma oficial é o inglês crioulo, e a segunda língua é um espanhol crioulo) me disse para barganhar pois os moto taxistas iriam cobrar mais caro. Eu dou risada, ele também. Ele ri de mim, aparentemente, eu, por outro lado, dou risada lembrando do capítulo que estava lendo de Michel de Certeau “*Fazer com: Usos e práticas*”:

Deve-se portanto analisar o uso (linguístico e prático)por si mesmo.

Não faltam modelos, sobretudo no que se refere a língua, terreno privilegiado para encontrar as formalidades próprias a essas práticas. Gilbert Ryle [...] comparava a língua (um sistema) e a palavra (um ato), comparava a primeira a um capital e a

segunda às operações que ele permite de um lado de um lado um estoque, do outro, negócios e usos (De Certeau, 2002, p. 95)

Não falávamos a mesma língua, obviamente, meu espanhol denunciava minha origem de turista brasileiro. Muitos vendedores ao ouvir meu sotaque logo perguntavam: Brasileiro?. Entretanto, o uso foi o mesmo. Assim como o guia turístico me ordenou socialmente a partir do uso da língua no ato de falar ao me colocar como turista, li, como ele, meu lugar de turista como uma estratégia utilizada por ele, e que, segundo ele, seria também ativada pelos moto taxistas como uma forma de dar golpes. Esse golpe entretanto, não é uma maneira violenta do agir. É uma maneira do uso social da língua para demarcar diferenças dentro de um sistema fechado de quem é ou não usuário local de moto táxi.

Essas estratégias e esses golpes também eram presentes no Brasil entre usuários de moto táxi e moto taxistas. É uma forma de demarcar elos de pertença e garantir vida, caminhos, e dinheiro para quem oferece o serviço em detrimento de um estranho nesse campo de relações. A lógica se invertia: a necessidade do serviço é do turista e não de quem oferece o serviço. Resta para quem oferece o serviço traçar trajetórias e formas de caçar, garimpar, extrair valor de si mesmo frente ao outro.

Encerra-se a conversa com o guia e sigo observando a paisagem social do vai e vem das motos. Um Rastafári sobe na moto de um moto taxista sem placa, fumando e sem capacete, vão os dois dando risadas altas e conversando em um inglês crioulo difícil de se captar. Escuto um “Whats U” ou ao menos penso que se tratava desse enunciado de “como vai?”... O rastafári e o moto táxi se vão ao longe, acelerando pela avenida principal desviando dos turistas que andam pela avenida em passos tortos que por sua vez também desviam das motocicletas.

Buzinadas incessantes de carros, motos e bugs compõem a cena. Outro moto táxi, desta vez de placa amarela para em frente ao banco, uma mulher negra trajada de uniforme do banco desce da moto e beija o motoqueiro no rosto, saca alguns pesos colombianos e paga a viagem. Conhecidos, amigos, familiares? Não há como saber. Há apenas como saber que a mulher chegou no banco antes do banco abrir graças ao trajeto de deslocamento operado pelo moto taxista. Tento ver o valor em pesos que a mulher paga, noto que as notas são verdes (2 mil pesos) mas não consigo ver a quantidade de notas entregues. O moto taxista recebe o dinheiro da mulher, guarda na pochete, puxa o celular, dá uma olhada, guarda o celular, olha para os lados e sai acelerando sua moto, buzinando para um turista desavisado que irrompe em seu caminho.

Mais motos chegam e saem. É difícil distinguir quem é ou não moto taxista. Não existem coletes demarcando quem é ou não. Descubro a dinâmica do serviço quando alguém entrega

dinheiro, ou quando o moto taxista está trajado de modo que denuncie sua identidade; Camisa longa e leve, calça jeans, uma bandana tapando nariz e boca, e boné ou toca. Para o turista essas roupas parecem quentes e insuportáveis. Para o moto taxista é uma roupa que previne o câncer de pele. Mais vai e vem. Uma senhora idosa de bengala aponta o dedo indicador para a rua e espera o moto taxista que passava ali estacionar, fala alguma coisa que eu não consigo distinguir para o moto taxista e ambos partem acelerando.

Ao longo de uma hora sentado naquele banco o cenário era o mesmo. Os turistas denunciados por chapéus da colômbia, óculos escuros e roupa de banho passam pilotando suas motos alugadas, sorrindo largamente. Os locais denunciados por suas calças jeans, camisas polo, o espanhol ou o inglês local rápido, sobem e descem das motocicletas dos moto taxistas com uma destreza ímpar. Os turistas pilotam as scooters com insegurança. Os moto taxistas e motoqueiros locais estacionam e partem agilmente, sempre, buzinando. O trânsito é sempre caótico, ao menos parece ser para o turista, ou para o antropólogo brasileiro. Imagino por um momento esses moto taxistas colombianos no Brasil: O que pensariam de nossos “pares”, de nossos semáforos com um minuto de espera, com a ausência das buzinas. Diriam: Esses brasileiros são loucos, o trânsito deles é caótico!

Não raro passa alguém de moto na contramão da avenida principal, sempre, buzinando. Me sinto observando o trânsito da Índia ou da Indonésia que para nós brasileiros, é um caos. Para eles um tabuleiro de xadrez com suas regras implícitas e seus movimentos ordenados. O cavalo anda em “L”, as torres para esquerda e para a direita, para cima e para baixo, apenas. Entender as trajetórias das peças do xadrez é complicado para quem é neófito no jogo. Assim é o trânsito para os turistas de qualquer lugar. Talvez, para os ilhenhos (nome dados aos locais de San Andrés) nossos semáforos de um minuto, nossas lombadas incessantes, nossos “pares” inscritos no asfalto não façam sentido nenhum. Assim, para um observador que nunca foi a San Andrés, aquilo tudo parece caótico, para os locais, não. É sua própria vida social.

Durante os dias 10, 11, 12 e 13 de janeiro de 2023 fiz o mesmo movimento, acordei cedo, sentei naquela banco quente tomando um café quente, observando o trânsito quente e as conversas quentes, rápidas. Cenas rápidas, porém com correspondência dentro do universo moto taxista que acompanhei em Araraquara aquela confusão não era ... tão confusa. Ao fim, no dia 14 retornei para Cartagena das Índias, cidade da colômbia que pegaria o avião de volta para o Brasil, o caminho até o aeroporto também me brindou com mais paisagens compostas por moto taxistas. Dessa vez, em Cartagena, os moto taxistas não ficam circulando. Tinham uma base. As bases eram de dois tipos. De um lado havia uma base na região central, me conta o taxista, numa região mais plana do centro da cidade, sob sol ardente nas cabeças, sem

proteção, onde dezenas de moto taxistas se aglomeravam ao redor de uma faixa de plástica laranja fluorescente de aproximadamente 4 metros quadrados. Ali os passageiros que estavam a pé se reuniam e conversavam com os moto taxistas, que enfileirados, negociavam o valor das corridas.

Havia também em Cartagena uma base fechada, onde as motos ficavam estacionadas, compostas por teto, paredes, sombra. Estas bases lembravam muito as bases que encontrei no Brasil. A diferença, mínima, era que nada comunicava que ali era uma base de moto táxi, não havia fachada, sabia-se que se tratava de uma base de moto táxi, pois as motos enfileiradas eram acompanhadas de trabalhadores que aguardavam na calçada pelos clientes, enquanto outros, sentados no sofá, aguardavam sua vez, me lembrou nostalgicamente o moto táxi família. Em Cartagena não pude ir muito além de constatar a existência de moto táxis na cidade, pois de passagem em um carro táxi, apenas vislumbrei a operação do serviço sem poder me deter em aspectos mais específicos do funcionamento do setor.

Pudemos observar ao longo de algumas horas naquele banco de San Andrés, todo dia, durante 4 dias pela manhã cenas muito semelhantes com as descritas acima. Algumas homologias são possíveis entre o moto taxi em Araraquara e o moto táxi em San Andrés.

Em primeiro lugar e mais importante do que qualquer coisa: O serviço é fundamental para a população local. É através do moto táxi que muitos trabalhadores chegam e saem do trabalho. O moto táxi é a ponte entre lazer e trabalho, descanso e tarefas, casa e a rua. O moto táxi é o modo mais rápido, eficaz e barato para se locomover. O moto táxi não é invisível para os usuários do serviço, mas sem dúvida, é invisível para muitos “turistas”, sejam os turistas moradores de determinada cidade ou não. Os moto taxistas estabelecem relações de proximidades com os usuários do serviço. Beijos, abraços, apertos de mão, conversas acalentadas não é algo raro de se observar, seja em Araraquara ou em San Andrés. Assim, também nos lugares que visitei na Colômbia, os moto táxi são os moto taxistas.

Em segundo lugar a confiança é algo que está sempre em jogo. Em disputa. É parte das estratégias e das trajetórias que realizam pela cidade, e é através desse modo de caçar, que os trabalhadores acionam estratégias, negociações, barganhas, movimentos. Estas estratégias, barganhas, negociações extrapolam a lógica utilitária de distância e preço. Apela para as relações sociais de reciprocidade e exclusão entre aqueles que oferecem o serviço e seus usuários.

A estratégia “evoca um movimento temporal no espaço, ela é a unidade de sucessão diacrônica de pontos percorridos, e não a figura que esses pontos formam num lugar supostamente sincrônico e acrônico” (DeCerteau, 2002, p. 98). Isto significa dizer que a

cobrança pelo serviço extrapola e muito noções puramente racionais, econômicas e utilitárias como preço, distância, tempo. As estratégias acionam relações simbólicas de reciprocidade, reconhecimento e exclusão.

O valor da corrida depende de quem pede, de como pede, e de como situa o outro. Isto é um duplo, funciona tanto na forma como o usuário de moto táxi aciona o moto taxi, e vice-versa. Isto significa dizer que para aqueles que operam e utilizam o moto táxi existem códigos e regras de comunicação, de simbolização, de lugar social que tanto se opera pela inclusão como pela exclusão. O usuário constante é parte constitutiva do serviço de moto táxi, e para esse ser social, existem “benefícios”, barganhas e negociatas mais vantajosas em Araraquara e em San Andrés. Para usuários raros de moto táxi, essas barganhas, essas negociatas, essas estratégias se operam pela lógica da exclusão, não no sentido da recusa, mas no sentido de uma outra ordem de relação social, onde o preço aponta mais para esse lugar do outro do que pelo cálculo econômico distância x preço.

Em terceiro lugar, mas não menos importante: O moto táxi é um serviço fundamental de inclusão social, de formação de vida, de produção de caminhos, de geração de proximidades e distâncias entre os agentes sociais que operam suas diferenças e similitudes a partir de sentidos e significados que escapam aos neófitos usuários deste serviço.

Ao tornar-se um cliente recorrente a relação que se estabelece com o fornecedor do serviço de moto taxi vai muito além de oferta e demanda. É acionado diversos mecanismos de reconhecimento – do tato, da fala, da cadência na fala, do conhecimento do território, do conhecimento de uma métrica da média de preços que não está estancado na distância percorrida. Isto significa dizer que ao se tornar um cliente assíduo de moto táxi, o moto taxista não é mais um outro, é parte integrante da própria vida do usuário do serviço. A velocidade, os caminhos, o preço se altera a partir da relação que se estabelece entre moto taxista e cliente. Isto aponta para uma troca de identidades, um reconhecimento da alteridade do outro enquanto ser humano, enquanto trabalhador enquanto provedor de vida. Assim como o moto taxista garante o deslocamento da vida do usuário, o usuário garante o deslocamento da vida do moto taxista nas ruas da cidade, quanto maior a proximidade entre eles, maiores as chances de se alcançar uma melhor barganha, um valor ideal, um preço justo para ambos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS: Ou sobre um novo começo.

*É sempre a vida sobre duas rodas  
 Tipo um par de toca discos, enquanto o disco  
 roda...  
 A cidade passeia pelo meu visor,  
 Quero ver os problemas só pelo retrovisor.  
 Desenrolar o esquema é tema, porque sou liso,  
 O sol nasceu, nóiz se benze e vai embora...  
 Com Jesus, Oxalá, Buda e Nossa Senhora...  
 Com Jesus, Oxalá, Buda e Nossa Senhora...  
 Evandro Fióti e Emicida, Música: Rap do  
 motoboy, 2018.*

O trabalho é uma das instituições humanas que organizou a vida social desde seus primórdios. Assumiu, evidentemente, formas diferentes ao longo da história humana. Do trabalho escravo que sustentou a antiguidade – Egito e Grécia antiga, passando pelo trabalho vassalo que sustentou a idade média, e por fim, sua atual configuração (em drásticos e recentes processos de reconfiguração e ressignificação que aqui nos interessa) o trabalho industrial que organiza a sociedade de classes.

O trabalho, atividade essencial, garantiu para nós humanos, a sobrevivência enquanto uma atividade de exploração da natureza e reprodução da vida material motivada pela necessidade e pela urgência, sob a égide do medo, da ameaça e do risco – e por outro lado – a vivência enquanto reprodução simbólica (cultural) da vida e das subjetividades, em suas relações de marcação simbólica do social (atribuídos aos postos sociais), suas relações de interação entre agentes (marcando elos de pertença e diferença), e de produção de sentidos enquanto experiência de produção simbólica dos agentes em suas subjetividades.

Partindo do pressuposto que o trabalho produz uma função dupla na vida humana – a sobrevivência e a vivência – esta dissertação busca lançar um olhar para o trabalho moto-taxista informal na cidade de Araraquara-SP examinando de que modo os agentes (moto taxistas) interpretam/percebem esta dupla função do trabalho em suas vidas sociais.

Pudemos observar sobretudo, que o trabalho realizado por estes agentes extrapola as lógicas utilitárias da necessidade pura, típica do pensamento utilitarista. Neste sentido, pudemos observar no discurso dos interlocutores, na criação da cooperativa, ou no exame pormenorizado do cotidiano desses moto trabalhadores, práticas e discursos de união de um grupo de detentores de saberes – os motoqueiros.

Buscamos demonstrar que pilotar uma moto, um veículo, transportar pessoas e mercadorias não é uma atividade humana recente. E carrega consigo uma densa carga simbólica e moral nos diversos contextos históricos em que se insere. Apontamos que no contexto recente

da política brasileira (2023) os motoqueiros são grupos heterogêneos de detentores do saber e do poder de pilotar uma moto, conhecer a cidade, trabalhar com esse objeto-coisa. Ressaltamos que estes agentes estão inseridos como cidadãos e, portanto, são objetos de disputas políticas de seu saber-poder e de seu trabalho.

Não obstante, para além de indivíduos imersos em disputas políticas, são também agentes, e deste modo, tecem suas próprias teias de significado. Essas teias de significado são operadas no cotidiano, produzidas a partir de resistências em forma de táticas e estratégias produzidas pelos agentes moto taxistas. Por exemplo, é interessante notar que a presença do ambiente virtual durante o trabalho (o uso liberado e excessivo dos celulares enquanto aguardam os clientes da vez) permite aos trabalhadores trocarem constantes mensagens, construir grupos de articulação política, marcar encontros, discutir situações cotidianas sem ter que falar em voz alta, mantendo em segredo e em grupos conflitos que se dão na vida na base. Essa troca de informações e essa formação de grupos dentro do grupo maior são as próprias teias de significado que passam a ser compartilhadas e reproduzidas. Isto significa dizer, por exemplo, que quando ocorre uma situação na qual algum moto taxista sente-se injustiçado, por exemplo, por uma bronca dada pela gerente, ele pode, simplesmente pegar seu celular, enviar mensagens para outro moto taxista que têm mais proximidade, e juntos opor-se à bronca, ou compartilhar uma sensação de injustiça em determinada peleja. É desses conflitos que se origina os significados da ação social, que vai muito além no nosso exemplo da bronca, mas da recusa do poder hierárquico do gerente. A partir desses movimentos digitais se opera significados compartilhados. Também dos movimentos analógicos, isto é, físicos, se produz significados. Por exemplo, quando um moto taxista é chamado para buscar alguma mercadoria que um cliente solicitou, chega até o local para retirar a mercadoria e começa uma conversa informal com o lojista; a partir dessa troca comunicativa pode-se operar romances, novos conflitos, novos empreendimentos, novos conhecimentos.

Gosto de lembrar da vez em que o moto taxista Duda ao buscar um marmitex para um cliente num bairro distante da cidade fez amizade com o dono da marmitaria. Após isso Duda começou a frequentar com bastante frequência o restaurante em questão, se tornou um cliente assíduo. Dessa amizade, Duda barganhou o valor do marmitex com o proprietário, alegando que os moto taxistas começariam a comprar com mais frequência a marmita desse estabelecimento. Seguiu-se então durante quase dois meses uma compra cada vez maior de marmitas; A marmita de feijoada que antes custava R\$12,00, passou a ser vendida para os moto taxistas por R\$8,00 e vinha de brinde um refrigerante pequeno. Durante algumas semanas vários moto taxistas só comiam marmitas desse lugar. Uma relação de amizade construiu uma

relação material de alimentação dos motoqueiros num benefício mútuo em que os moto taxistas se alimentavam por um preço mais baixo e o dono do estabelecimento passou a vender mais marmitas. Creio ser óbvio que o valor da marmita se alterou não porque os ingredientes se alteraram, mas porque a relação entre Duda e o proprietário, ou melhor, entre os moto taxistas e o proprietário se alteraram, uma vez que o reconhecimento mútuo entre dono do estabelecimento e os moto taxistas se ampliou.

O que está em jogo não são marmitas. O que está em jogo é a atribuição do significado recíproco do trabalho do restaurante e do trabalho moto taxista. Uma valorização mútua. Um respeito mútuo. Uma troca social de reconhecimento e valor. Os caminhos do dono do restaurante e dos moto taxistas se entrecruzaram a partir de uma nova ordem de valor: o da proximidade, da amizade, da confiança, do reconhecimento. Assim se cria malhas. Quando caminhos se entrecruzam e formam nós de relação.

Criando movimentos pela cidade, tecem malhas. Se comunicam, se articulam, se organizam politicamente. Criam teias vitais em que são ao mesmo tempo produtores e produtos.

A partir do exposto, apontamos que a organização política destes agentes na criação da cooperativa extrapola também os limites utilitários, racionais e políticos. Se imbrica numa construção social de relações, sociabilidades.

Na apresentação dos interlocutores durante a criação da cooperativa, esperamos, isto ficou bem evidente. Do discurso que busca a articulação de relações (Harley), no discurso que denuncia a precarização do trabalho em que vivem(os) (Emerson), no discurso que evidencia o trabalho do moto (do movimento, do movimento motorizado) como sustento da família – esta instituição fundamental (Thiago). Do discurso que evidencia as desigualdades estruturais, do conflito capital-trabalho renovado pela indústria 4.0 (da uberização, da plataformação), que transforma, criando articulações, tecendo linhas vitais, criando malhas, e, por conseguinte, a própria cooperativa (Romolo). No discurso deste texto etnográfico, em que este autor buscou, por meio de sua própria trajetória, continuar a tecer as teias de significado, continuar se movimentando na e pela cidade, estreitando laços com interlocutores – e amigos – desenvolvendo a proposta de uma etnografia dialógica, numa abordagem de si, dos outros e dessas trajetórias. Tecendo malhas, de significados, de sentido, de conflitos, de relações, de identidades, de lutas políticas.

Esperamos, que, por meio deste intrincado texto, pudemos expor, em poucas páginas, longas vidas. Do próprio autor, e de seus interlocutores. De suas lutas cotidianas. Deste grupo de humanos, precarizados do ponto de vista material, que utilizam um objeto de consumo (a moto), como coisa, como objeto cujo devir é criar linhas vitais para seus interlocutores

desempregados ou não, que, por meio da perícia de dirigir – gera o sustento da família, gera o sustento de si, dos outros, de todos aqueles que recebem em suas casas uma entrega de comida, de remédio, de carta de amor ou de renúncia deste. Estes agentes aproximaram, em tempos pandêmicos, a distância de muitos. Ao mesmo tempo que sustentaram para si próprios proximidades, entre os colegas de trabalho, seus familiares, seus clientes. E, até mesmo, garantiram o lucro milionário das empresas transnacionais de plataformação do trabalho.

Os moto trabalhadores não são seres alienados à dominação que os imputa à vida acelerada. Pelo contrário, aceleram seus motores e suas relações cotidianas em busca de reproduzir sua vida material, mas principalmente, sua vida simbólica e social buscando para além da sobrevivência, deixar suas marcas pelo mundo, apontar seus caminhos, produzir malhas de relações: isto chamamos de vivência, isto chamamos de vida, isto chamamos de cultura, isto chamamos de humanidade. Os moto taxistas são seres humanos.

## ANEXOS

### ***Roteiro de entrevista semiestruturada e em profundida – Produção de sentido(s) no trabalho moto taxista***

O moto táxi para além do desemprego

1. Nome Completo:
2. Nome escolhido para usar na pesquisa:
3. Idade:
4. Nascido em:
  - 4.1 Cresceu em:
  - 4.2 Veio para Araraquara em:
  - 4.3 Auto declaração de cor/raça:
  - 4.4 Auto declaração religiosa:
  - 4.5 Renda mensal como moto táxi:
  - 4.6 Renda Familiar:
  - 4.7 Bairro que reside em Araraquara:
  - 4.8 Número de pessoas na família:
4. Com quantos anos aprendeu a dirigir moto? Gosta de pilotar?
5. Trabalhos exercidos ao longo da vida?
6. Por que começou a trabalhar com moto táxi? Como? Quando? Há quanto tempo está no ofício?
7. Já trabalhou em outras bases? Quais?
8. Descreva com três palavras o trabalho moto taxista
9. Qual o sentido que o moto táxi têm na sua vida?
10. Possui amigos ou familiares que também trabalham como moto taxista? Quem? Quantos?
11. Quantas horas por dia você trabalha no moto táxi? Trabalha com alguma outra coisa?
12. Qual acontecimento mais marcou sua memória trabalhando como moto taxista?
13. Já sofreu algum acidente trabalhando como moto taxista? Quantos?
14. Já pensou em se regularizar ou é regularizado como moto taxista? Por que? Há quanto tempo?
15. Você tem planos de parar de trabalhar como moto táxi no futuro? Por que?
16. Já passou por situação de conflitos com outros moto taxistas? Quantas vezes? E com clientes?

### ***Termo de consentimento de participação na pesquisa e permissão para divulgação do seu conteúdo***

Eu \_\_\_\_\_, portador do RG \_\_\_\_\_, CPF \_\_\_\_\_, autorizo a divulgação das minhas respostas do questionário e da fotografia.

Sei que Luis Phellipe De Souza Thomaz Dantas, portador do RG 41.040.894-3, CPF 455.888.508-31, realizou uma pesquisa de campo na base moto táxi Família, durante o período de março e abril de 2022. Estamos de acordo que as respostas deste questionário são para uso ESTRITAMENTE ACADÊMICO, e que o autor (Luis) não poderá utilizar as respostas em outros espaços.

OBS: Se você quiser contribuir ainda mais para a pesquisa contando um pouco mais sobre sua história de vida, pode contatar-me pelo telefone (16) 0000-5381, ou no endereço: Rua Voluntários da Pátria 000, ap. 61.

Caso queira mais informações sobre a pesquisa sinta-se à vontade para entrar em contato com o pesquisador a qualquer momento.

Caso queira, está convidado para a apresentação deste trabalho que ocorrerá em março de 2023. Assim, basta enviar uma mensagem no celular disponibilizado acima, que enviaremos data, local e horário do evento de apresentação (defesa da dissertação) desta pesquisa.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?** Estudos avançados, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2017.
- ALMEIDA, Emerson. **Mototáxi: a (r)evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas** – um estudo multicaso no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO) OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.7, n.19, p. 75-93, jun. 2016.
- ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão**, Ed. Boitempo (2ª. ed. ampliada), São Paulo. 2020 \_\_\_\_\_ **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0**, São Paulo, Boitempo. 2020a.
- ARAÚJO, Ronald Ferreira de. **Território, cidade e transportes alternativos: os mototaxistas em Campina Grande-PB**. 2014.
- ASSIS, Machado de. **Relíquias de casa velha**. 1906. Conto: Anedota de Cabriolet.
- BARTHES, Roland. (2003) **Cómo vivir juntos: simulaciones novelescas de algunos espacios cotidianos**. Siglo XXI.
- BECK, U. (2011). **Sociedade do risco: rumo a uma outra modernidade**. Tradução de Sabastião Nascimento. 2ª edição. São Paulo, editora 34. \_\_\_\_\_ (2008) **La Sociedad del Riesgo Mundial**. En busca de la seguridad perdida. Traducción de Rosa S. Carbó. Barcelona Buenos Aires. México: Paidós.
- BIONDI, Karina. **Proibido Roubar na Quebrada: Território, Hierarquia e lei no PCC**. São Paulo: Terceiro nome. 2018
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **A presença do autor e a pós-modernidade em antropologia**. 1988.
- CAVINI, Adriana; SOUZA, Maria José Scassiotti de. **O impacto do setor de mototáxi na cidade de Poços de Caldas-MG**. Gestão e Conhecimento, v. 3, n. 1, p. 1-21, 2006.
- CLIFFORD, James. **A experiência etnográfica–antropologia e literatura no século XX**. 2008.
- COELHO, M. S. **Nova onda no transporte urbano: mototáxi**. João Pessoa: UVA, 1997
- DAMATTA, Roberto. **O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues**. Comunicações do PPGAS, v. 1, 1973. \_\_\_\_\_ **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Editora Rocco, 2012.
- DOUGLAS, M. (1992) **Risk and Blame: Essays in Cultural Theory**. London: Routledge, \_\_\_\_\_ (1985) **Risk, acceptability according to the social sciences**. New York: Russell Sage Foundation.
- EHRENBERG, Alain. (2010) **O culto da performance: da aventura empreendedora à depressão nervosa**. Aparecida, SP: Ideias & Letras.
- FONSECA, Natasha R. **Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado**. Democracia viva. Nº 31, abril/junho. 2006.
- FONSECA, Dagoberto José; MALOMALO, Bas Itele; FONSECA, Simone de Loiola Ferreira (Orgs.) **Intelectualidade coletiva negra: memórias, educação e emancipação**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2018. \_\_\_\_\_ **Negros corpos (I)maculados: Mulher, Catolicismo e Testemunho**. Tese de doutorado, PUC-SP, 2000
- FOUCAULT, Michel. **A verdade e as formas jurídicas**. Editora Nau, Rio de Janeiro, 2005.
- FUMAGALLI, Andrea. **A nova relação capital-trabalho ainda mais submersa na subjetividade**. Revista do Instituto Humanitas Unisinos (IHU). n. 503. Ano XVII.
- GANEM, Gustavo e Fernandes, Ritá de Cássia Pereira. **Acidentes com motociclistas: características das vítimas internadas em hospital do SUS e circunstâncias da ocorrência**. Revista brasileira de medicina do trabalho. Vol. 18 número 1/2020.
- GARCIA, Renato et al. **Geografia da inovação. Economia da ciência, tecnologia e inovação: fundamentos teóricos e a economia global**. Curitiba: Editora Prismas, p. 241-286, 2017

- GASPARINI, G. Tempo de trabalho no Ocidente in: CHANLAT, Jean François. **O indivíduo na organização: dimensões esquecidas**. São Paulo, Atlas, 1996.
- GEERTZ Clifford. **A interpretação das culturas** - Rio de Janeiro. LTC. 1989 \_\_\_\_\_ O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativa. 1997
- GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: Editora UNESP. 1991.
- GOLDMAN, Marcio. **Jeanne Favret-Saada, os afetos, a etnografia**. Cadernos de Campo (São Paulo-1991), v. 13, n. 13, p. 149-153, 2005.
- GUEDES, S. **Jogo de Corpo: um estudo de construção social de trabalhadores**. Niterói: EDUFF. 1997
- IBANHES, Lauro Cesar. **O setor informal urbano: a organização e as condições de saúde de um grupo de vendedores ambulantes**. 1999. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- INGOLD, Tim. **Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição**. Editora Vozes Limitada, 2015 \_\_\_\_\_ **Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais**. Horiz. antropol. vol.18 no.37 Porto Alegre jan./jun. 2012
- KIRSCH, Stuart. **Engaged anthropology: Politics beyond the text**. Univ of California Press, 2018.
- KOPENAWA, Davi; ALBERT, Bruce. **A queda do céu: palavras de um xamã yanomami**. Editora Companhia das Letras, 2019.
- KOWARICK, Lucio. **Capitalismo e marginalidade na América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.
- LÉVI-STRAUSS, Claude; BASTARD, Noelia. **Tristes trópicos**. Buenos Aires: Eudeba, 1970. \_\_\_\_\_ **Structural analysis in linguistics and in anthropology**. Semiotics-An Introductory Anthology, p. 110-128, 1963.
- LIMA, Jacob Carlos. **A terceirização e os trabalhadores: revisitando algumas questões**. Caderno de psicologia social do trabalho. 2010 \_\_\_\_\_ Lima, Jacob Carlos e Bezerra Maria José. **Trabalho flexível e o novo informal**. Caderno CRH. 2002
- LIVIO, Tito. **Los orígenes de Roma**. Ediciones AKAL, 1989
- LOW, Setha M. et al. **Engaged anthropology: diversity and dilemmas: an introduction to supplement**. Current anthropology, v. 51, n. S2, p. S203-S226, 2010
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. Revista brasileira de ciências sociais, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002.
- MARX, Karl; ENGELS, Frederick. Marx & Engels Collected Works Vol 37: Karl Marx **Capital: Volume 3**. 1998.
- MASCARENHAS, Márcio Dênis et. Al. **Características de motociclistas envolvidos em acidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência**. Revista Ciência & Saúde: Coletiva 21(12):3661-3671. 2016.
- MATOS, Rapahel H. **“Entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi”**: um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal. Brasília, UnB. 2016.
- MAUSS, Marcel. **Sociologia e antropologia**. São Paulo: CosacNaify, 1998
- PITANGA, Carolina Vasconcelos Universidade Federal do Maranhão – Brasil. **Resenha do livro “Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil.”** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 18, n. 37, p. 399-402, jan./jun. 2012.
- RABINOW, Paul. **Discourse and power: On the limits of ethnographic**. 1985.
- OLIVEIRA, Nelson Luiz Batista de; SOUZA, Regina Márcia Cardoso de. **Diagnóstico de lesão e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito**. Revista Latino-Americana de Enfermagem, v. 3, n. 11, p. 749-756, nov.-dez. 2003. Disponível em: . Acesso em: 19 fev. 2015.
- SAADA, Jeanne Favret. **Ser afetado**. Cad. Campo, v. 13, p. 155-61, 2005.

- SCARTEZINI, Natalia. **Introdução ao método de Pierre Bourdieu**. Cadernos de Campo: Revista de Ciências Sociais. 2011
- STRATHERN, Marilyn. **O efeito etnográfico e outros ensaios**. Ubu Editora LTDA-ME, 2018.
- ROCHA, Talitha Mirian do Amaral. **“Niterói para pessoas”? Práticas e representações sobre mobilidade urbana entre mototaxistas**. Universidade Federal Fluminense Programa de Pós-Graduação em Antropologia. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do Grau de Doutor. 2020
- TIMÓTEO, Anny G. V. **“Psiu, vai uma moto aí?”: relações de trabalho no universo do mototáxi**. Campina Grande-Pb. Campina Grande, (UFPA). 2014.
- VELHO, Gilberto. Observando o Familiar IN NUNES, Edson. Org., **A Aventura Sociológica**. 1978. \_\_\_\_\_ VELHO, Gilberto. **O desafio da proximidade**. Pesquisas urbanas: desafios do trabalho antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, p. 11-19, 2003.
- WEBER, Max. **A “objetividade” nas ciências sociais** - tradução Gabriel Cohn. São Paulo, Ed. Ática, 2006. \_\_\_\_\_ **Economia e Sociedade: Fundamentos da Sociologia Compreensiva**. Revisão técnica de Gabriel Cohn-Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1984 \_\_\_\_\_ **Die Protestantische Ethik Und Der Geits des Kapitalismus**. In: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. – Tübingen, 1904/5. Vols.: XX e XXI.
- WOODCOK, Jamie, et al. **A “uberização” e as encruzilhadas no mundo do trabalho**. IHU-Online. Revista do Instituto Humano UNISINOS. Nº503, ano XVII. 24/4/2017.

## REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Além da tabela anexa:

- Amorim, Camila Rego et al. (2012) **Occupational accidents among mototaxi drivers**. Revista Brasileira de Epidemiologia, v. 15, n. 1, p. 25-37.
- Avila, Irma; Herrera, Betty; Gomez, Hilbert. (2013) **“Condiciones y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia**. Salud, Barranquilla vol.29 nº3 Barranquilla set/dec. Print Version. ISSN 0120-5552.
- Buchely, Lina; Castro, María Victoria. (2019) **“Yo me defiendo”: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia**. CS, Cali , n. spe, p. 23-47, Dec.
- Chumacero Montenegro, et al. (2016). **Carga de trabajo, somnolencia y accidentes de tránsito: ¿ se potencian en conductores de mototaxi?**. Revista Medica Herediana, v. 27, n. 4, p. 268-269.
- Lopes, Carlos M. (2010) **Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola**. Análise social, p. 367-391.
- Luna, Jucelino Pereira. (2010) **O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de mototáxi em Campina Grande**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande.
- Matos, Raphael Henrique de Fernandes. (2016) **“Entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi”: um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal**. 260f..Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade de Brasília, Brasília.
- Oldenburg, Silke. (2019) **Dead End?: Young Mototaxi Drivers Between Being Stuck, Bridging Potholes and Building a Future in Goma, Eastern Congo**. Cadernos de Estudos Africanos, Lisboa ,n. 37, p. 63-87, jun.
- Timóteo, Anny Glayni Veiga. (2014) **“Vida cansada”: cotidiano e trabalho no universo mototáxi em Campina Grande-PB**.” Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.