

**MATHEUS FERNANDES DE CASTRO**

**ASAS DO TRABALHO:  
um estudo do sofrimento dos mototaxistas**

**Assis - 2004**

**MATHEUS FERNANDES DE CASTRO**

**ASAS DO TRABALHO:  
um estudo do sofrimento dos mototaxistas**

**Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia, nível Mestrado, Área de Concentração Psicologia e Sociedade, Linha Subjetividade e Saúde Coletiva, da Faculdade de Ciências e Letras da UNESP de Assis – SP.**

*Orientador:* **Prof. Dr. Francisco Hashimoto.**

**Assis - 2004**

## DADOS CURRICULARES

Nome: **Matheus Fernandes de Castro**

Data de nascimento: 09/04/1976

Filiação: Carlos Fernandes de Castro e Rita de Cássia Fernandes

Formação Escolar: Curso de Psicologia – Faculdade de Ciências e Letras  
UNESP – Assis – SP.

Atividade Profissional: Professor Substituto da UFMS  
Professor do IEDA

**À minha afilhada Mariana**, o maior presente que meu irmão já me deu.

**Ao meu pai, à minha mãe, a todos os meus irmãos e aos meus sobrinhos.**

**A todos os mototaxistas do país**, pela grande coragem com que lutam pela vida.

## **Agradecimentos**

**Ao Doutor Francisco Hashimoto**, meu orientador, que, com paciência, compreensão e muita sabedoria, soube me iniciar no mundo da pesquisa acadêmica e, por sua imensa dedicação e amabilidade, tornou-se um amigo, ao qual jamais conseguirei retribuir, na justa medida, pelo que recebi.

**Aos meus amigos Tiago, Gustavo, Fernando, Go, Rodrigo, Vinicius e Sergio**, pelos constantes socorros que me prestaram durante todo o percurso.

**À professora Sonia França**, amiga, confidente e instigadora e **ao grande professor e amigo Pedro Godinho**, a pessoa que mais acreditou e estimulou a minha carreira acadêmica.

**Às amigas e professoras Ana Maria e Wilka Coronado**, pelo constante apoio.

**Às Doutoradas Leni Sato e Marlene**, pelas grandes contribuições na ocasião do exame de qualificação.

**À Maria Esmeralda**, a Mera, pela grande quantidade de informações cedidas sobre a história do mototáxi em Assis.

**Ao meu amigo e colega de Pós-Graduação Ademar Mizumoto**, que sempre esteve presente para prestigiar meu trabalho e nossa amizade.

**À Circus e ao Circo**, que sempre me possibilitaram um enorme crescimento pessoal e a manutenção de minha sanidade mental.

**Ao Professor João Roberto Inácio Ribeiro**, pela grande trabalho de revisão prestado na revisão geral do trabalho.

**À minha família, amigos e entes queridos** que souberam entender minha distância e todas as desventuras que vivi em decorrência deste trabalho.

E, finalmente, a todos os sujeitos dessa pesquisa que, com coragem, confiança e generosidade, possibilitaram a realização deste trabalho.

CASTRO, Matheus Fernandes de. **Asas do trabalho: um estudo do sofrimento dos mototaxistas**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Universidade Estadual Paulista – UNESP, 2003, 99 p.

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa consistiu em investigar o sofrimento psíquico dos indivíduos que se encontram trabalhando como mototaxistas, buscando a compreensão das questões subjetivas na construção da relação de trabalho. Levou-se em consideração a articulação, realizada pelos sujeitos, entre os conteúdos subjetivos, produzidos internamente durante suas histórias de vida, e os conteúdos objetivos, decorrentes do contexto material, social e histórico. O referencial teórico fundamentou-se, principalmente pela Psicodinâmica do Trabalho, enfatizando o autor Dejours (1986, 1992, 1993, 1999), bem como Pellegrino (1987), Gaulejac (2001). Em termos metodológicos, foram coletados os dados, por meio de entrevistas semidirigidas, com os mototaxistas da cidade de Assis (S.P.). O resultados apontaram que os trabalhadores apresentam indícios de sofrimento patogênico, pois a relação dos sujeitos entrevistados com a atividade que executam não propicia uma boa manutenção da saúde mental. Tal situação se apresenta como um grande círculo vicioso: dificuldade financeira, falta de identificação com o trabalho, falta de apoio dos órgãos competentes, falta de reconhecimento social e uma perigosa condição de trabalho. Os motoqueiros são obrigados a recorrer a algumas estratégias de defesa para lidarem com as dificuldades cotidianas que surgem no exercício laboral. O trabalho é encarado, por muitos, como a única maneira de promoverem a sua subsistência e a subsistência de suas famílias.

Palavras-chave: Psicodinâmica do Trabalho, Trabalho, Mototáxi, Sofrimento e Prestação de Serviços.

CASTRO, Matheus Fernandes de. *Wings of labor: a study of motorcycle taxidriviers' suffering*. 2004. 99 p. M. S. Dissertation. Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Universidade Estadual Paulista, 2004.

### **ABSTRACT**

This research was carried out to study the psychic suffering undergone by motorcycle taxidriviers in their daily routine, in short an attempt to understand the subjective content developed along their personal lives and the objective content derived from their material, social, and historical context. Its theoretical foundation rests mainly on Labor Psychodynamics found in writers such as Dejours (1986, 1992, 1993, 1999), as well as Pelegrino (1987), and Gaulejac (2001). The data were collected by means of semidirected interviews held with the motorcycle taxidriviers of Assis-SP. The results seem to confirm that such workers show signs of pathogenic suffering due to the fact that their relation to their work is not propitious to sustain mental health. A vicious circle is kept: financial problems, lack of identification with their work, lack of competent public agency support, lack of social recognition, and a dangerous labor condition. As a consequence, such workers have to resort to some defense strategies to deal with their daily difficulties. They view such an occupation as the only means available to provide subsistence to them and to their families.

Keywords: Labor Psychodynamics, Labor, motorcycle taxidriviers, suffering, service rendering.

## ÍNDICE

Primeiras Palavras	
Introdução.....	16
Capítulo 1 – A História do Mototáxi em Assis (S.P.).....	18
Capítulo 2 – O Trabalho e o Sofrimento Psíquico.....	31
Capítulo 3 – A pesquisa .....	41
Capítulo 4 – Os Mototaxistas e o Sofrimento Psíquico.....	46
Síntese Conclusiva.....	92
Referências Bibliográficas .....	98
Anexos .....	100
Anexo 1 – Roteiro de Entrevista	
Anexo 2 – Lei que regulamenta o trabalho de mototaxista em Assis	

## Primeiras Palavras

O presente trabalho tem sua origem em tempos bem mais distantes do que talvez eu mesmo possa ter conhecimento. Minha história com este trabalho sem dúvida reflete um pouco a minha própria história de vida.

Nasci e me criei no interior do Estado de São Paulo, vivendo num ambiente familiar católico muito sério e propenso aos estudos e aos esportes. Disciplina e respeito eram sempre cobrados pelos meus pais, principalmente pelo meu pai, a quem via, na época, como uma pessoa muito austera, distante e de cujas emoções não me era dado partilhar. Uma das poucas vezes que eu senti isso, de forma diferente, foi quando fomos juntos comprar uma moto.

Nesta época eu tinha oito anos de idade e não me esquecerei da satisfação de meu pai ao ir embora pra casa com aquela linda máquina. Era uma CB-II 400 cilindradas, ano 82, de cor bordô. Foi incrível o que uma coisa daquelas podia fazer com a dinâmica familiar, principalmente com o humor do meu pai. Soube pela minha mãe que meu pai já tivera uma lambreta e que sempre fora apaixonado por motos, embora há muito tempo estivesse sem nenhuma. Hoje eu sei que esse período de “abstinência”, se é que se pode chamar assim, se deveu ao eterno senso de prudência financeira de meu pai.

Na verdade, apesar de marcante, este não foi meu primeiro encontro com as motos. Meu interesse por esse meio de locomoção e lazer despertou por intermédio de meu querido irmão mais velho. Com as economias do seu primeiro trabalho e com a ajuda de meu pai comprou a primeira de muitas motos que veio a ter e a compartilhar, como sempre. Era uma CG 125 cilindradas, ano 78, de cor azul, e foi com ela que eu comecei a entender a satisfação de meu irmão em ter uma moto para dirigir. Eu tinha por volta de seis anos de idade e foi a primeira vez que eu subi em uma moto. Depois de alguns passeios na garupa de meu irmão, que na época era um herói para mim, ele me pôs sentado sobre o tanque e me ensinou o que era a velocidade, como se podia alterá-la e como isso era perfeitamente sensível, tanto na pele, pela intensificação do vento, como no estômago que gelava. Esse era o nosso segredo; afinal de contas, nossos pais não aprovavam.

Das motos que o meu irmão teve, acelerei todas e dirigi algumas, quando alcancei estatura suficiente para tanto. Me “viciei” e, em todo o passeio ou viagem que ia ser feita sobre duas rodas, eu pedia para ir junto, tanto com o meu pai quanto com meu irmão, mas nem sempre era possível.

Com o passar do tempo comecei a me virar de outras formas para matar minha vontade. Havia na minha rua um amigo cujo tio tinha uma moto toda “incrementada”, que nós, quando pequenos, chamávamos de motocross (hoje *offroad*) e que não tinha motor. Este estava quebrado e o motivo do dano até hoje desconheço, porque importava mesmo era o que isso nos possibilitava. No período da tarde, enquanto o tio dele estava trabalhando para juntar dinheiro e consertar o motor da moto, nós já havíamos retornado da escola e roubávamos, ou melhor, emprestávamos a moto pra dar uma voltinha. A rua onde morávamos é uma ladeira. Nós empurrávamos a moto juntos até o final da subida e descíamos montados, revezando, igualmente, o número de descidas ao *guidon*. Assim se passou algum tempo até o temido conserto.

Durante a adolescência, alguns amigos ganharam mobilete de seus pais e, como bons cristãos, repartiam o pão. Quando minha irmã começou a trabalhar, meu pai resolveu, numa bela noite, presenteá-la e ao meu outro irmão com uma, depois de muita insistência de minha mãe. Naquela noite fomos à casa do vendedor e meu pai fez o negócio. Estava mais ansioso do que os dois, parecia até que o presente era para mim, e de certa forma era mesmo. Logo consegui armar um arranjo com minha mãe, que me permitia dar uma volta no quarteirão, uma vez por dia, mas sem que meu pai soubesse, pois ele jamais concordaria. E assim se passaram mais alguns anos até que meu pai resolveu vender a mobilete, alegando que esta dava muitos problemas mecânicos.

A saída novamente eram as voltas cedidas pelos amigos e as garupas de meu pai e meu irmão mais velho, que continuava firme e forte na sua carreira de motoqueiro, com motos cada vez melhores. Até que, numa triste tarde, meu pai chegou em casa pedindo calma e dizendo que tudo estava bem, dentro do possível, pois meu irmão mais velho tinha se acidentado de moto. Segundo meu pai, o tombo tinha sido grave, iria deixar algumas seqüelas, mas ele estava fora de perigo. Teria que passar um dia ou mais no hospital em observação e logo sairia. Como resultado do acidente, meu irmão

sofreu fraturas nos dois pés e esmagou dois discos da coluna, mas nada que o impedisse de continuar levando uma vida normal. A única coisa que mudou na sua vida e por consequência na do meu pai, depois daquele acidente, foi a ordem da minha mãe para que as motos fossem vendidas (a do meu irmão e a do meu pai), ou então, ela jogaria ambas no rio, que não ficava muito longe de casa. As motos foram vendidas e por um longo período nossa casa ficou sem a companhia daquelas máquinas maravilhosas.

No meu décimo oitavo aniversário, mesmo não tendo nenhuma moto em casa, fiz questão de me habilitar na auto escola em carro e moto. Até hoje me orgulho de, com apenas uma aula, ter passado no primeiro exame, em que, dos vinte cinco participantes, somente cinco passaram. E não era a primeira vez de todos.

Depois de passar alguns anos habilitado e sem muitas chances de dirigir uma moto, meu pai, que nesta época já não vivia mais com minha mãe, comprou uma moto. Novamente uma CB 400, ano 81 e de cor vermelha. Esse fato melhorou um pouco minha pobre vida de motoqueiro sem moto. É por volta dessa época que as motos e meus estudos começaram a se misturar. Diria até que de maneira bem imperceptível. Eu tinha cursado dois anos de Direito em Campinas (SP) que, como diziam meus amigos, me serviram muito bem para aprender a tocar pandeiro e não pretender me tornar um advogado, então abandonei o curso. Depois de um ano me preparando para regressar à universidade, vim parar em Assis (SP), para fazer o curso de Psicologia na UNESP.

Dentre as muitas coisas que me chamaram a atenção nesta cidade, uma delas era o serviço de mototáxi, desconhecido em minha cidade de origem. Achei a idéia genial: aliar trabalho ao prazer de andar de moto. Nas horas de desespero com o curso de Psicologia, pensava seriamente em voltar para a minha cidade e abrir a primeira agência de mototáxi de Salto (SP). O desespero passava rapidamente e eu, na verdade, posso até levar jeito para motoqueiro, mas para os negócios, com certeza, não.

Desta forma, mais alguns meses, que viraram semestres e depois anos, se passaram na minha vida. Nestes primeiros anos da faculdade aprendi muitas coisas no curso, me interessei por algumas outras e só andava de moto, quando requisitava o

serviço dos mototaxistas, pessoas com a quais, na época, tinha pouco contato, a não ser pelas corridas esporádicas e por algumas manifestações e abaixo assinados que eles realizavam. Sempre soube que queriam acabar com o trabalho deles aqui na cidade, mas nunca entendi nem procurei saber direito o porquê. Achava aquilo injusto, mas a minha vida girava em torno de outras preocupações como, por exemplo, a de fazer pesquisa. E o que isto poderia ter a ver com eles?

No final do meu segundo ano de faculdade voltei para a casa em férias e fui logo notando algumas diferenças. Meu pai havia enfim realizado um antigo sonho e comprado uma moto de 600 cilindradas, tipo *Chopper*. Não preciso dizer o quanto isso me alegrou, sendo eu um fã convicto deste modelo de motocicleta. Realmente isso foi uma surpresa agradável, mas o melhor ainda estava por vir. Minha mãe, numa tarde inspirada, resolveu que eu estava precisando de um meio de locomoção aqui em Assis e, como não tinha dinheiro suficiente para me dar um carro, disse que me daria uma moto. Enfim eu me tornaria um motoqueiro de verdade. Meu pai ajudou minha mãe nas despesas, vendendo sua antiga moto pela metade do preço. Minha emoção nesses dias seria algo difícil de descrever e iria além das minhas capacidades como escritor, por isso me contento em dizer que fiquei muito, mas muito feliz.

Voltei para Assis decidido a começar, de fato, minha carreira de pesquisador e mudei meu “enrolado” tema da Psicologia dos Esportes, no qual insistia desde o primeiro ano, para o tema clínico das perversões. Estava estudando Psicanálise há um ano na graduação e num curso de extensão universitária, ao qual me dediquei também no terceiro ano de Faculdade. Produzi algumas coisas, mas ainda não estava satisfeito. Foi então, que no começo do quarto ano, durante o período de greve no qual eu estagiava numa grande empresa da região, uma querida professora e amiga me emprestou um livro sobre as questões do mundo do trabalho. Isso despertou meu interesse para a pesquisa nessa área. Interesse que nunca houvera me ocorrido mesmo me dedicando aos estágios na área, pois estava deveras encantado com a clínica, embora já me dedicasse, desde o segundo ano do curso, aos estágios na área de Psicologia do Trabalho.

Procurei, então, um professor especialista nesta área que pudesse me indicar boas leituras. Foi um importante encontro com uma pessoa que me desmistificou a

pesquisa e que se tornou, depois, meu orientador e, mais do que isso, meu amigo. Percorremos um longo percurso de trabalho e reflexão para chegarmos a esta pesquisa a qual hoje nos empenhamos em realizar.

De início, pretendia pesquisar como os trabalhadores da fábrica compreendiam a realidade do mundo do trabalho, para poder comparar com a posição dos autores que tratavam do assunto e avaliar se havia possíveis congruências e incongruências nos dois discursos. Tal pergunta virou um projeto de iniciação científica, feito meio às pressas para que eu não perdesse a oportunidade de realizar o trabalho no começo do meu quinto ano, prazo limite para as minhas expectativas. O projeto não foi aceito pelas entidades de fomento e esta não foi a única decepção que amarguei na época, nem tão pouco a pior. Na volta para Assis para recomeçar o quinto ano, minha moto foi “ferida” gravemente e “morreu”. Não havia mais possibilidades de conserto. Me tornei novamente um motoqueiro sem moto, um “expatriado”.

No começo dos trabalhos do meu último ano, ainda sob o impacto dos recentes e tristes acontecimentos, reavaliei meu projeto de pesquisa, entrando em contato com os estudos da Psicodinâmica do Trabalho e resolvi que reproduziria um estudo de Dejours com os empregados da fábrica da empresa onde eu havia estagiado no ano anterior. Refiz meu projeto e encaminhei junto com a minha inscrição à seleção de pós-graduação da instituição à qual me encontro atualmente vinculado. Fui aprovado no processo seletivo e, mas os problemas estavam apenas começando.

Comecei a questionar meu interesse pelo objeto a ser estudado e tive então o consentimento do meu orientador para trocá-lo. Eu havia percebido a aplicabilidade dos estudos da Psicodinâmica do Trabalho em outras áreas que pareciam me interessar mais. Observando o mal-estar vivido pelos professores do campus de Assis, devido à organização do trabalho a que eram submetidos, acreditei ser interessante realizar meus estudos com estes trabalhadores e comecei uma nova empreitada, sem, no entanto, mudar meu referencial teórico, mesmo questionando-o em alguns momentos.

Novamente a pesquisa não evoluía a contento, não agradando a mim e nem ao meu orientador, que se apercebeu do problema e, numa conversa, franca de orientação, pediu-me para refletir sobre a escolha do meu objeto e que eu não me

esquecesse de levar em conta minha história de vida. Segundo ele, deste modo eu encontraria algo que realmente desejasse conhecer. Pensando sobre a questão, recordei-me da proposta que eu tinha feito a uma professora, também ligada à área de trabalho, de construirmos e orientarmos um projeto de intervenção junto aos mototaxistas de Assis.

A idéia sobre esse projeto surgiu de algumas conversas que tive com um amigo da cidade, um mototaxista que freqüentava as “peladas” na universidade. Nestes encontros, às vezes ele me emprestava a sua moto para eu matar minha vontade de dirigir. Esta amizade, sem dúvida, promoveu em mim uma maior aproximação com a realidade desta classe de trabalhadores. Ele me contou sobre as coisas que enfrentava em seu trabalho, como o medo de ser assaltado, o medo de um possível acidente e até mesmo sobre a desvalorização de sua moto devido ao tipo de trabalho. Contou-me ainda a respeito de algo que também o incomodava muito: a discriminação por parte dos outros. Segundo ele, sua namorada dizia que no ambiente de trabalho dele, ou seja, na agência de mototáxi onde ele trabalhava, só havia bandido e drogado. Estas conversas me aguçaram a curiosidade, mas ainda sem imaginar que pudesse se tornar meu trabalho de Mestrado, pois eu queria acreditar que este já estivesse definido. Aos poucos, porém, diante desses momentos de reflexão, isso passou a fazer muito sentido.

Comecei a investigar mais sobre esses profissionais e acabei, nessa procura, me reencontrando com uma pessoa já conhecida, com a qual havia desenvolvido anteriormente um outro trabalho numa escola. Esta pessoa havia sido vereadora na cidade e a primeira representante política a encampar a luta pelo reconhecimento do serviço de transporte dos mototaxistas em Assis. Ela me forneceu dados fundamentais sobre a história da categoria na cidade. Estes dados fazem parte do primeiro capítulo deste trabalho, onde comento sobre o surgimento e a história dos mototaxistas de Assis. Depois disso consegui mais informações com os próprios profissionais, pois alguns demonstraram interesse em participar da pesquisa.

Para melhor organizar o desenvolvimento do trabalho, realizei junto aos mototaxistas de Assis, algumas entrevistas não gravadas, e, concomitantemente, outras dez gravadas com o objetivo de coletar dados para a análise. Uma vez que esta

pesquisa tem como referencial a Psicodinâmica do Trabalho, que, por sua vez, tem como orientação teórica a Psicanálise, a entrevista se tornou um procedimento fundamental.

## Introdução

Com a diminuição dos postos de empregos, propiciada pelas transformações decorrentes da Terceira Revolução Industrial que atinge o Brasil no início da década de 90, no final do século XX, assistimos a um grande aumento das possibilidades de trabalho no setor de prestação de serviços. Muitas atividades, antes realizadas sem fins lucrativos, ou apenas como atividades plenamente domésticas, se transformam em alternativas para a geração de renda. Neste contexto surge no Brasil o Serviço de mototáxi, no Estado do Ceará.

Esta pesquisa tem como proposta um estudo sobre as conseqüências da relação mantida pelos trabalhadores que atuam no serviço de mototáxi de Assis (S.P.) com seu trabalho. Em contato com as obras da Psicodinâmica do Trabalho, pudemos observar que os trabalhadores dos mais diversos setores não passam impunes aos efeitos do trabalho, tanto sobre o corpo como sobre o psiquismo. Curiosos para saber um pouco mais sobre a atividade realizada pelos mototaxistas, resolvemos nos valer do referencial metodológico citado para realizarmos esta pesquisa.

Para ajudar a pensar o trabalho, estruturei a pesquisa em seis partes. A Introdução apresenta a pesquisa, mostrando suas justificativas e descrevendo a estruturação do trabalho. O primeiro capítulo trata de algumas transformações sofridas no mundo do trabalho ao longo do tempo. O texto procura contextualizar as questões que ajudem a entender o surgimento de uma categoria como a dos mototaxistas. Fizemos um resgate da história das transformações sofridas pelo mundo do trabalho depois da década de 70 e resgatamos a história do surgimento do trabalho de mototáxi na cidade de Assis (S.P.).

No segundo capítulo apresentamos a orientação teórica. Nele comentamos a proposta da Psicodinâmica do Trabalho, para entender o encontro dos sujeitos com as situações de trabalho e, em conseqüência disso, tratamos também de como a Psicanálise compreende o homem na sua interação com a sociedade.

No terceiro capítulo se encontra a proposta metodológica da pesquisa, esclarecendo os objetivos, definindo os sujeitos e o material de estudo, as técnicas de coleta de dados e o procedimento de análise dos dados.

No quarto capítulo realizamos a análise dos dados coletados em nossa pesquisa. Para facilitar nosso trabalho de escrita e devido à sua grande extensão e complexidade, dividimos o capítulo em subitens; no entanto, para a efetiva compreensão dos dados é necessário que busquemos a integração de todas as características que compõem a vida destes trabalhadores.

Na síntese conclusiva, tentamos mostrar o nosso trajeto no decorrer da pesquisa, evidenciando, assim, nosso encontro com esta situação de trabalho, bem como produzimos algumas conclusões sobre todo o trabalho, ou seja, sobre o sofrimento humano vivenciado pelas pessoas que se encontram trabalhando no serviço de mototáxi.

Estruturando a pesquisa desta maneira, não pretendemos fornecer a realidade vivida pelos profissionais da categoria, mas sim, apreender parte da realidade que nos permita pensar melhor o impacto desta última no psiquismo dos trabalhadores com os quais estamos trabalhando. Buscamos também entender melhor o que levou estas pessoas a tal alternativa de trabalho, quais as conseqüências disso para suas vidas e, talvez, o que, de fato, nos motivou a pesquisar este tema.

## **Capítulo 1**

### **A História do Mototáxi em Assis**

Depois da década de 70 do século XX, o mundo do trabalho sofreu drásticas transformações, devido, principalmente, à reestruturação produtiva (Terceira Revolução Industrial), que teve como um de seus maiores expoentes o Toyotismo (Antunes, 1999). No campo político, o mundo observava o fim do Welfare State Keynesiano e o fortalecimento das idéias neoliberais e da globalização. Tais fatos proporcionaram uma atual configuração social extremamente cruel para milhões de pessoas no mundo todo.

Um dos grandes problemas da contemporaneidade é o desemprego que vem acontecendo em vários países do mundo. No Brasil, a situação não é diferente e as pessoas tentam, das mais diversas formas, suprir as suas necessidades. O setor de prestação de serviços é um dos grandes aliados da imaginação do povo brasileiro, possibilitando o desenvolvimento de novas alternativas e propostas de trabalho.

Assim vimos surgir ou se fortalecer e se consolidar inúmeras categorias de trabalhadores que já obtiveram ou ainda lutam por conseguir seu reconhecimento. Entre elas podemos citar os catadores de papel, mais conhecidos atualmente como catadores de materiais recicláveis, os flanelinhas, os motoboys, bem como os mototaxistas, alvo de nossa pesquisa.

Para entender melhor o que se passa com os mototaxistas, pretendemos resgatar a história da categoria em Assis. Antes disso, faremos um breve histórico sobre as transformações havidas no mundo do trabalho, intencionando trazer algumas informações que possam facilitar a compreensão do contexto em que surge o serviço de mototáxi.

#### **1.1. A Terceira Revolução Industrial e as transformações no mundo do trabalho**

O serviço de mototáxi surge em Assis, na segunda metade da década de 90 do século XX, época em que o mundo do trabalho e os trabalhadores visualizam com

maior clareza os efeitos da Terceira Revolução Industrial. No Brasil, mesmo tendo um desenvolvimento tardio, como defende Alves (2000), sentimos os reflexos da *Acumulação Flexível*, cujo efeito mais claro para o povo é o desemprego.

A Terceira Revolução Industrial tem como principal transformação tecnológica a possibilidade de automação da produção a baixo custo, além da alteração na organização da produção promovida pelo Toyotismo. Este surge como uma nova forma de racionalização do trabalho, sem, no entanto, romper com os antigos modelos de produção do binômio Taylorismo/Fordismo (Antunes, 1999). Como todo processo de avanço tecnológico esta nova revolução traz à tona o “*desemprego tecnológico*”, já que os antigos trabalhadores se tornam, com as novas tecnologias, desqualificados para o trabalho (Singer, 1998).

Este contexto de reestruturação produtiva, iniciado nos anos 70 e conhecido como Acumulação Flexível, é também um marco muito importante no que se refere às transformações no mercado de trabalho, levando ao enorme desemprego que observamos atualmente. A flexibilização do processo produtivo permitiu o uso de um menor número de mão-de-obra na produção industrial, bem como uma nova formatação na contratação de serviços, a qual precarizou as relações de trabalho. Este momento foi muito bom para o retorno das idéias da globalização, que teve o seu primeiro auge na segunda metade do século XIX e afundou com a Primeira Guerra Mundial (Singer, 1998).

Ao contrário do que muita gente pensa, a globalização não é uma *idéia nova*, ela é uma utopia do capital a qual o acompanha desde o seu nascimento e foi “*formulada de forma mais precisa no final do século XVIII, quando nasceram juntos, de um lado, o Iluminismo e, de outro, a revolução industrial*” (Fiori, 2000, p. 43). O autor fala em quatro idéias centrais que sustentam esta utopia do capital denominada de globalização:

- A primeira seria a vitória definitiva do desenvolvimento tecnológico, comercial e financeiro sobre a política e a ideologia;
- A segunda é de que o mesmo desenvolvimento que venceu a política e as ideologias também dissolveu as fronteiras dos Estados, diminuindo-os administrativamente.

- A terceira é sobre a fragmentação e a diminuição da importância do mundo do trabalho, além da dissolução das classes sociais associadas ao capitalismo industrial.
- A quarta ideia aponta para o fato de que esse conjunto de transformações traria um grande desenvolvimento a todos, pois propiciaria uma maior e melhor distribuição das riquezas no mundo.

Fiori (2000) mostra ainda que, infelizmente, o processo de globalização que vivemos ao longo de nossa história, com todos os contratempos e também com sua vinculação a políticas liberais e neoliberais, não distribuiu nem desenvolvimento tecnológico, nem mesmo as riquezas do mundo, que somente se polarizaram ainda mais.

Aliado à reestruturação produtiva e dando sustentação às ideias sobre a globalização, o neoliberalismo e sua política de Estado Mínimo contribuem para as condições precárias do atual mundo do trabalho. A proposta de livre regulação do mercado põe os trabalhadores em uma posição desigual de negociação de venda da sua mão-de-obra. As novas possibilidades jurídicas, como *"...a Lei de Contrato Temporário, tende a constituir um estatuto salarial precário para amplas parcelas da classe trabalhadora, expondo-a, cada vez mais, à disposição das idiosincrasias do capital."*(Alves, 2000, p. 265). A inclusão precária no mercado de trabalho é uma realidade que atinge grande parte dos trabalhadores, objetiva e subjetivamente.

O Brasil, que nos anos 70 vive um grande momento denominado milagre econômico, só começa a sentir os efeitos da reestruturação produtiva nos anos 80. Nesta década a economia brasileira foi marcada por um colapso no seu padrão financeiro, devido à escassez de recursos destinados aos países endividados. É nesse cenário que o setor terciário ganha impulso no país, juntamente com o oferecimento de novas vagas de trabalho sem registro. Pochmann (1999) mostra que de 1980 a 1991, de cada cem empregos gerados um era registrado e os demais (99) eram sem registro. Isso representa sérias perdas de direitos e benefícios para os trabalhadores assalariados sem registro e para os do setor terciário.

Pensando a situação do mercado de trabalho, Antunes(1999) comenta sobre a intensa diminuição de postos de trabalhos no setor industrial, que ele denomina de

*desproletarização*. Indica alguns fatores responsáveis por esta realidade, entre os quais a automação industrial, o quadro recessivo, a robótica e a microeletrônica. Paralelamente a esta diminuição de empregos no setor industrial, o autor ressalta o grande crescimento da *subproletarização*, ou seja, o crescimento do número de pessoas empregadas em trabalhos precários, parciais, temporários, de subcontratos, terceirizados e vinculados à economia informal.

O setor terciário, que vem se desenvolvendo durante todo o século XX, mostra um grande desenvolvimento durante a década de 80, no Brasil: a população ocupada no setor terciário passou de 46,0%, em 1981, para 54,4%, em 1990.(Pires, 1998). Segundo Pochmann (1999, p. 71), na década de 90 “*de cada dez ocupações existentes, seis são de responsabilidade do setor terciário, duas do setor secundário e duas do setor primário*”. No entanto, a absorção dos trabalhadores assalariados não ocorreu na mesma proporção que a dispensa dos setores primário e secundário.

Além disso, Antunes(1999) apresenta um dado extremamente interessante e relevante para a melhor compreensão do momento atual, que ainda não citamos em nossa análise: a “*heterogeinização*” da “*classe-que-vive-do-trabalho*”. Esse processo corresponde à entrada, nos anos 80, de um número expressivo de mulheres na disputa por postos de trabalho. Mostra números como os constatados na França, onde, de 1982 a 1986, dos empregos em tempo parcial gerados, 80% foram ocupados por mulheres. Isso acaba influenciando no afastamento dos homens mais jovens, bem como dos mais velhos, dos postos de trabalho. Isto significa que, além dos novos tipos de emprego não absorverem o mesmo número de trabalhadores que os antigos abrigavam, com a entrada das mulheres no mercado de trabalho, a absorção dos antigos trabalhadores foi e ainda é menor do que supúnhamos e a exclusão, em consequência, maior.

A compreensão de todas essas circunstâncias citadas no texto de Antunes (1999) nos facilita entender um pouco melhor a motivação das pessoas para procurarem novas formas de trabalho e, às vezes, se sujeitarem a atividades muito pouco reconhecidas e valorizadas, mas que algumas pessoas sabem dignificar com muita propriedade. Não, contudo, sem arcar com as consequências sociais, econômicas e de saúde física e psíquica que estas formas de trabalho propiciam.

## 1.2. A história dos mototaxistas em Assis

Como já comentamos anteriormente, devido a uma série de transformações relatadas, observamos atualmente no mundo do trabalho o surgimento de vários ramos de atividade, principalmente no setor de prestação de serviços. Vários fatores contribuem para o aumento de atividades em que os trabalhadores não possuem nenhum vínculo empregatício, o que, de certa forma, abre margem para várias discussões sobre a legalidade e o valor destes tipos de trabalho.

Uma dessas novas atividades, que vem ganhando o mercado com grande força, é o serviço de mototáxi. Tal atividade, ao que tudo indica, teria surgido em primeiro lugar em Fortaleza (CE) e depois se espalhou pelo país. Somente no Estado de São Paulo, o número de cidades onde havia o serviço de mototáxi era de cento e quarenta até maio de 1997. Fato tão relevante que motivou o deputado estadual de São Paulo, Sidney Cinti, a encaminhar à Assembléia Legislativa do Estado um projeto de Lei que visava a regulamentação desse serviço. Destacou, no seu projeto, a eficiência deste serviço como meio de transporte público, ao mesmo tempo que amortecia os efeitos do crescente desemprego, tão sensível naquela época quanto hoje. Desemprego este, que sem dúvida alguma, fazia e continua fazendo parte da gama de preocupações da sociedade assisense.

Na cidade de Assis o serviço de mototáxi surgiu em 23/11/1996, após a viagem de um assisense a Goiás. Lá se deparando com a nova possibilidade de trabalho, voltou para casa e fundou, na Rua Marechal Deodoro, a primeira agência de mototaxistas da cidade. Ao fundar tal serviço, Claudemir Santili, o Mi, como é conhecido entre os motoqueiros, não imaginava as dimensões de seu novo empreendimento para a realidade da sociedade assisense. Com menos de um ano de funcionamento o serviço contava com cerca de cento e sessenta motoqueiros. Alguns jornais assisenses da época chegavam a destacar que o serviço acolhia duzentos chefes de famílias. Hoje em dia esse número é muito mais significativo, chegando a mais de quatrocentos, segundo os próprios mototaxistas.

Diante do sucesso do mototáxi junto à população, que rapidamente aderiu ao serviço, algumas autoridades da cidade, preocupadas com a situação da categoria, se juntaram a esta na tentativa de regulamentação do serviço. Os proprietários das empresas de mototáxi, que em fevereiro de 1997 já eram sete – todas ilegais – se juntaram à vereadora Maria Esmeralda, a Mera, que resolveu encabeçar o projeto de regulamentação da categoria na Câmara dos Vereadores. Contando com o apoio do delegado do CIRETRAN e levando em consideração os termos já desenvolvidos no projeto do deputado Sidney Cinti, foi elaborado um projeto de lei que veio a se tornar uma das maiores polêmicas políticas que se estenderia naquele ano. Na imprensa escrita e nas emissoras de rádio da cidade, foi possível observar a defesa explícita dos interesses de outras categorias do transporte público municipal.

Os vários inimigos tão velozmente adquiridos não demoraram a tomar medidas políticas e judiciais. O sindicato dos taxistas, após uma reunião, em que se encontravam presentes dezoito taxistas, o prefeito da cidade na época e o representante da empresa de ônibus que realizava e ainda realiza o serviço de transporte urbano, entrou, no dia 13/02/97, com pedido na justiça para por fim ao transporte remunerado feito por motos. Todos os participantes da reunião, excetuando o prefeito que não se pronunciou oficialmente antes de qualquer decisão da Câmara, queriam o fim do serviço de mototáxi na cidade. Parte da imprensa local também apoiou tal pedido. Esta, mesmo ciente do número de pessoas que dependiam da atividade como fonte de renda familiar, não via como uma medida interessante aos cidadãos a legalização dos mototaxistas. Isto ocorreu justamente numa época em que se noticiava, com grande entusiasmo, a fundação de uma incubadora de empresas, projeto desenvolvido nos municípios do interior de São Paulo com o auxílio técnico da FIESP que tinha como principal critério para apoio aos novos empresários sua capacidade de gerar empregos com seus empreendimentos.

Apesar de tanta polêmica, o projeto foi levado à discussão na Câmara junto com cerca de cinco mil assinaturas, conseguidas num abaixo-assinado realizado pelos motoqueiros, e que contou com a assinatura de 14 dos 17 vereadores de Assis. A discussão e a aprovação do projeto foram marcadas por um grande número de debates e até mesmo por assembleias públicas. Os motoqueiros estavam sempre presentes e

em grande número. O projeto foi, finalmente, aprovado pela Câmara dos Vereadores no dia 29/04/97. Para os motoqueiros e as pessoas que apoiavam a legalização da categoria, era hora de comemorar e também de esperar o posicionamento que tomaria o executivo, que até então não havia se pronunciado, alegando não querer se antecipar à decisão do legislativo.

Depois de alguns dias de expectativa, o prefeito não sancionou o projeto, mas também não o vetou, simplesmente assumiu a postura de deixar para a Câmara a responsabilidade da aprovação. Os mototaxistas continuaram a trabalhar mesmo sem a sanção do executivo. Vários vereadores condenaram a postura do prefeito, até mesmo o líder da bancada do seu partido na Câmara Municipal. O resultado, apesar de não ser perfeito, trouxe uma certa tranquilidade para centenas de pessoas da categoria, mas não por muito tempo. No dia 20/09/97 saiu publicada no Diário Oficial uma resolução do CONTRAN, que traria de volta o clima de apreensão para os motoqueiros, suas famílias e para as pessoas que lutavam pela legalização do serviço de mototáxi.

O delegado do CIRETRAN de Assis, que outrora ajudou na elaboração desse projeto de lei, passou a interpretar o posicionamento do CONTRAN como inviabilizador do transporte urbano realizado por motos. A resolução *“diz que a legislação de trânsito em vigor não contempla a motocicleta como veículo de aluguel apropriado ao transporte individual de passageiros”* (Gazeta do Vale, 26/09/97). Foram, então, tomadas algumas medidas para a suspensão do serviço, o que não chegou a acontecer devido a inúmeras liminares produzidas pelos advogados das agências, que deram outra interpretação à lei. Afirmavam que a resolução apenas não contemplava as motos, mas não as impediam de trabalhar. As críticas ao posicionamento do prefeito aumentaram sob a alegação de que, se este tivesse sancionado o projeto aprovado pela Câmara, centenas de famílias não estariam com seu sustento ameaçado.

No final do mês de outubro do ano de 1997, duzentos e vinte mototaxistas do país levaram ao Supremo Tribunal de Justiça em Brasília um recurso contra a resolução do CONTRAN. No começo de novembro do mesmo ano, a Procuradoria Geral da República solicitou informações sobre como estava ocorrendo o processo de legalização da atividade em Assis. Nesta mesma época o Ministério Público e a Polícia Militar tentaram paralisar o serviço na cidade, mas a juíza da Segunda Vara da

Comarca, Regina Aparecida Caro, concedeu liminar favorável às empresas de mototáxi, garantindo um fim de ano mais tranqüilo aos trabalhadores.

Assim o serviço de mototáxi continuou seu funcionamento de forma mais tranqüila, sendo criada uma associação, que pretendia cadastrar todos os motoqueiros e empresas que funcionavam na cidade, atendendo as determinações do antigo projeto de lei aprovado pela Câmara, ao qual já nos referimos acima. Também deveriam ser atendidas as determinações de um novo projeto que começou a tramitar na Câmara no segundo semestre.

No mês de setembro de 1998, quando se aproximava o fim das licenças concedidas pela Polícia Militar para que as motos utilizadas no serviço de mototáxi usassem placas vermelhas, a aparente estabilidade que o serviço tinha conquistado foi quebrada. A Procuradoria Geral do Estado declarou a inconstitucionalidade do primeiro projeto de lei aprovado pela Câmara de Vereadores de Assis, afirmando não ser de competência do legislativo do município a criação e a organização de serviços públicos de transporte. A Polícia Militar se negou a fornecer novas licenças de mototáxi, caso o serviço não fosse devidamente regulamentado. A polêmica estava novamente instaurada.

O movimento em prol desses motoqueiros ganhou então alguns novos aliados importantes como o Secretário Municipal de Obras e Presidente do Conselho Municipal de Trânsito – Arildo José de Almeida – que passou a afirmar haver interesse do Executivo em solucionar o problema, regulamentando o serviço de mototáxi em Assis. Com o prefeito encabeçando a lista dos que estavam lutando para a regulamentação do serviço, o novo projeto ficou em conformidade com a deliberação da Procuradoria Geral do Estado, deixando a inconstitucionalidade para trás. No dia 23/11/98 foi aprovado na Câmara Municipal por quatorze votos favoráveis e nenhum contrário o projeto de lei nº 119/98, que dispunha sobre a regularização do serviço de mototáxi em Assis. O plenário contou neste dia com mais de duzentos mototaxistas que acompanhavam a votação.

Apesar da aprovação pela Câmara e do reconhecimento do Ministério Público e da Polícia Militar ao novo projeto de regulamentação do serviço em Assis, o advogado do Departamento Jurídico da Câmara Municipal julgou que também este incorreu em

inconstitucionalidade. Baseado na Constituição Federal, Saint'Clair afirmou que legislar sobre transporte e trânsito é de competência única da União. A declaração do advogado, no entanto, não teve repercussão: foi prontamente contraposta pelas comissões de Constituição, de Justiça e Redação, de Obras e Serviços Públicos da Câmara e mais o Ministério Público o qual invocou as disposições do novo Código Nacional de Trânsito. O serviço de mototáxi passava, então, a funcionar normalmente na cidade, sob a nova legislação que, para ser implantada e cumprida, contava, como principal aliada, com a Associação do Mototaxistas de Assis.

Tal associação criada pelos mototaxistas para auxiliar o cumprimento das determinações do primeiro projeto, como já dissemos anteriormente, ganhou força com a nova legislação e tinha por dever cadastrar todas as empresas e todos os mototaxistas que se encontrassem trabalhando no município. Deveria também oferecer cursos de capacitação para direção, bem como informar a todos os associados como se manter em conformidade com a lei e, às novas empresas, informar os passos a serem seguidos para poder funcionar.

Apesar de toda essa luta e das novas determinações que deveriam ser seguidas pelos motoqueiros, até o começo do ano de 2002 a legislação regulamentando o funcionamento dos serviços de mototáxi não vinha sendo devidamente respeitada. A associação dos mototaxistas, por um motivo ou por outro, não conseguiu cumprir seu papel de organizar o serviço e muitos motoqueiros continuaram a circular e a realizar suas atividades profissionais em discordância à lei. Julgou-se que tal fato, porém, estivesse com os dias contados se dependesse de um novo projeto aprovado na Câmara dos Vereadores e sancionado pelo prefeito. Este projeto, de autoria do vereador João Rosa, entrou em vigor a partir do mês de março de 2002 e sua fiscalização prometia ser mais intensa. Era possível se verificar, num simples passeio pela cidade, os preparativos para o cumprimento das novas determinações.

Os mototaxistas regulares passam, então, a usar um capacete de cor alaranjada com uma numeração correspondente à sua inscrição, que também consta no crachá de identificação que levam ao peito. Os tanques e os bancos das motos passam a ser cobertos por uma proteção também alaranjada. Segundo esses motoqueiros, trabalhar desta forma auxiliaria a comunidade a identificar os verdadeiros mototaxistas, o que,

para eles, ajudaria a trazer de volta à credibilidade junto a população. Antes desta identificação visual, um crime ou infração cometido por um motoqueiro qualquer era sempre atribuído aos mototaxistas, mesmo não sendo. Para eles, a nova identificação ajudaria a acabar com esta situação.

### **1.3. A organização do trabalho dos mototaxistas em Assis.**

O serviço de mototáxi em Assis foi oficialmente regulamentado pela Lei nº 4.123 de 26 de Dezembro de 2001, que possibilitava o reconhecimento da categoria, organizando o trabalho e afastando dele indivíduos que pudessem depreciar a categoria. Além das diferenciações visuais desses motoqueiros, a lei dispõe sobre outros pontos fundamentais para o reconhecimento do profissional mototaxista, como: o motoqueiro deve ter a ficha criminal “*limpa*” e a motocicleta deve estar com a documentação “*em dia*”; caso contrário, não podem fazer parte deste grupo de trabalhadores.

O serviço de mototáxi, que antes era uma saída criativa na luta contra as conseqüências do desemprego, passa agora a excluir as pessoas que têm uma passagem pela polícia e as que não dispõem de dinheiro o suficiente para pagar irregularidades da documentação de suas motos, bem como para arcar com as despesas da adequação dos documentos de um simples motoqueiro para a documentação necessária a um mototaxista. Talvez seja interessante ressaltar, que muitas dessas pessoas, vivem com um orçamento que não permite qualquer economia de dinheiro e que muitas das adequações previstas na lei são muito onerosas.

Na realidade, desde seu surgimento a lei causou muita polêmica e, segundo alguns mototaxistas, “*ela pede para ser descumprida*”. Enquanto agradou a alguns, a lei desagradou a vários outros. De um lado os que gostaram da lei defendiam-na argumentando que ela os livraria do grande preconceito e descrédito que a categoria sofria da sociedade. De outro lado, os que tinham objeções à lei argumentavam que esta os impossibilitava de realizar a única “*forma de sobrevivência*” que eles tinham conseguido encontrar. De certa maneira, nenhum dos lados estavam totalmente corretos.

A Lei, ao mesmo tempo que não conseguiu acabar com o preconceito sobre este serviço e sobre estes trabalhadores, também não conseguiu impedir que as pessoas que não se adequaram a ela continuassem trabalhando. A eficácia da lei é quase nula. O que ela realmente conseguiu, foi inferiorizar ainda mais alguns trabalhadores e promover uma maior desunião da categoria, que não chegou ao nível da delação entre os motoqueiros, como esperavam as autoridades, mas trouxe para muitos certos descontentamentos. Os que estavam devidamente em dia com os requisitos da lei não perceberam, pelo menos não nos relataram, nenhuma melhora efetiva por causa disso; muito pelo contrário, agora pagavam mais para trabalhar e eram mais fiscalizados sem ter um aumento de serviço, como estava previsto em decorrência do afastamento dos concorrentes ilegais.

Os órgãos competentes para a fiscalização do serviço podem facilmente fiscalizar os mototaxistas regularizados; no entanto, para os não regularizados, não há uma maneira eficaz de os fiscalizar. Se um sujeito estiver carregando outro na garupa de sua moto, for abordado pela fiscalização e ambos disserem que são amigos, como eles poderão ser punidos? Se alguém estiver dentro de uma agência de mototaxistas sem o uniforme desses profissionais e nem ao menos com a moto devidamente regularizada, como alguém poderá incriminá-lo? Somente o flagrante ou a delação é que poderiam servir para fiscalizar de forma eficaz a categoria. O flagrante é algo muito difícil de acontecer e, quanto à delação, por mais desunida que esteja a classe dos mototaxistas, cada um sabe das dificuldades que outro companheiro enfrenta. Assim se revoltam com as determinações das autoridades competentes.

Por tudo isso, existem na cidade agências, empresas ou cooperativas compostas só por mototaxistas regularizados; outras compostas por mototaxistas regularizados e não regularizados; outras, enfim, somente com pessoal não regularizado. Algumas possuem uma fachada identificando-se como agência de mototáxi, mas outras, funcionam simplesmente por telefone. Estas últimas não agrupam os mototaxistas num local específico eles ficam espalhados (em casa, na escola, no bar, na casa da namorada, ou seja, nos mais diversos lugares) e são contactados pelo telefone fixo ou pelo celular, este último um aparelho comum entre os mototaxistas.

Existem ainda mototaxistas que não são ligados a nenhuma agência. Geralmente possuem uma clientela fixa e são considerados por esta como pessoas de confiança, não só para o transporte pessoal, mas também para o transporte de documentos e dinheiro. Durante a nossa pesquisa de campo, conhecemos mototaxistas que já haviam realizado por muito tempo a entrega de malotes para bancos da cidade. Devido a esses tipos de atividades realizadas pelos mototaxistas, muitos os confundem com os motoboys, mas eles mesmos marcam diferenças entre si: o mototaxista transporta pessoas e coisas enquanto o motoboy só transporta coisas.

Além da organização do trabalho prevista pela lei, existe a organização criada no dia-a-dia do trabalho, anterior à própria lei. Todos os dias, ao chegar à agência para trabalhar, o motoqueiro tem que colocar seu nome ou número numa seqüência que determina a ordem para o atendimento das solicitações de corrida. Esta seqüência só pode ser quebrada se o cliente pedir para ser atendido por um mototaxista em especial. Este procedimento se tornou uma das principais regras de funcionamento e da organização do dia do mototaxista; por isso é muito respeitado e, de certa forma, determina, dependendo do número de solicitações, o horário de trabalho no diário de cada motoqueiro.

Esses profissionais se orgulham de não ter horário para entrar nem para sair do trabalho e de não terem patrão. Não percebem porém que o seu patrão ainda existe e que este agora são as suas necessidades bem como as necessidades das pessoas que dependem deles. Isso os leva a trabalhar, em grande parte dos casos, entre doze a quatorze horas por dia. Com esse patrão fica muito mais difícil e desigual a negociação, gerando, no intervalo de uma ligação e outra, ansiedade e angústia, que aumentam a cada minuto.

É muito comum, ao entrar em uma agência de mototáxi, geralmente escura e não muito asseada, encontrarmos motoqueiros dormindo deitados nos sofás; estes estão quase sempre rasgados. Em algumas agências não existe nem água para se beber ou usar para fins de talet. A preocupação com o ambiente de trabalho é realmente muito pequena, como se ali fosse um lugar pouco freqüentado por eles, ou que eles realmente não gostassem.

É dentro deste ambiente que a maior parte deles passa o dia todo, grande parte da noite e, em alguns casos, a madrugada a pensar numa outra forma de trabalho. Quando em campo, muito escutamos falar sobre os concursos para o funcionalismo público, dentre eles principalmente para a Polícia Militar; “*difícil mesmo é ver alguém estudando para isso*”, disse-nos uma vez um dono de uma agência onde realizamos algumas entrevistas. A apatia e o desânimo são muito evidentes nesses profissionais.

A todas essas dificuldades enfrentadas pelos mototaxistas no seu dia-a-dia de trabalho, acrescenta-se o preconceito e, até mesmo, o desprezo de que são vítimas por uma grande parcela da população. Os mototaxistas tiveram seu nome e o de sua categoria ligados ao tráfico de drogas, não de maneira falsa, mais de maneira exagerada, o que levou a uma generalização equivocada da sua vinculação à drogadição. Muitos mototaxistas pagam o preço por alguns poucos que estão ligados ao tráfico. Segundo eles, muitos boatos foram criados por maridos e namorados ciumentos e com medo de que suas esposas e namoradas andassem por aí na garupa de um motoqueiro. Eles também não conseguem ter crédito em compras, pois não têm comprovação de renda. Em suma, tais profissionais enfrentam cotidianamente situações muito desagradáveis.

Preocupados em pensar como isso tudo poderia influir na saúde mental desses trabalhadores e considerando a sua atual situação que os leva enfrentar momentos contundentes nas suas relações com o trabalho, encontramos autores que levantam algumas hipóteses da relação do sujeito (trabalhador) - levando em consideração seu *desenvolvimento ontogenético* - com as condições de trabalho oferecidas e as relações sociais.

Christopher Dejours (1993 e 1999) fundamenta suas hipóteses na Psicanálise para buscar uma compreensão sobre a questão do sofrimento que permeia todas as relações do indivíduo com o trabalho e como as condições encontradas nesse universo geram conseqüências para esses indivíduos e para os outros, próximos ou não.

Diante destas hipóteses, buscamos nesta pesquisa, com o auxílio do referencial da Psicodinâmica do Trabalho, compreender como os trabalhadores vivenciam a questão do sofrimento em sua vida; antes e durante a fase em que se encontram na situação de trabalho.

## Capítulo 2

### O Trabalho e o Sofrimento Psíquico

Ao refletirmos, sobre as dificuldades vividas pelas pessoas, nos indagamos: como é possível não presenciar um questionamento popular intenso, organizado, que vise mudanças das atuais condições de vida de grande parte da população nacional e por que não dizer mundial? Por que a população parece assistir ao seu próprio declínio como se estivesse de mãos atadas? Como se permite entrar em contato diário com o sofrimento dos que se encontram excluídos e também dos que se encontram incluídos, de forma extremamente precária, em subempregos, com subremunerações, vivendo de forma subumana?

Sobre esta situação de tolerância para com a injustiça social, Dejours constrói uma análise sobre o que ele chama de: *“banalização da injustiça social”*. Sugere, a partir de uma abordagem clínica, propiciada pela Psicodinâmica do Trabalho (psicopatologia do trabalho), *“que no cerne do processo de banalização do mal está o sofrimento.”* (Dejours, 1999, p. 127). Aqui, o autor refere-se à banalização da injustiça social como banalização do mal, pois faz, a todo o momento em seu trabalho, referência à moral social e o quanto esta é suprimida, levando o que ele chama de *“pessoas de bem”* a participarem, serem cúmplices deste processo. Então, uma análise desse sofrimento nos permitiria entender o surgimento dos processos defensivos que suprimem a moral das pessoas.

O sofrimento e as possíveis estratégias defensivas elaboradas pelos trabalhadores nas relações de trabalho são fundamentais em todas as análises feitas sob o enfoque da Psicodinâmica do Trabalho e, não mais, as doenças mentais produzidas nestas relações. As pressões normativas da vida no trabalho e os processos seletivos de admissão afastam as pessoas que saem dos limites da normalidade. Além disso, Dejours (1986) propõe uma nova definição de saúde mental, na qual o conforto e o bem-estar propostos pela O.M.S. (Organização Mundial de Saúde) não são coisas naturais e inerentes ao ser humano, e sim que devem ser

conquistadas: um fim, um objetivo. É esta busca por manter-se “normal”, íntegro psicologicamente diante das contradições contidas na organização do trabalho, principalmente no que se refere ao trabalho prescrito e trabalho real, que põe os trabalhadores em contato com o sofrimento.

O equilíbrio, a estabilidade e a normalidade não são mais entendidos como dados naturais produzidos na relação psíquica do indivíduo com o trabalho: “A normalidade conquistada e conservada pela força é ao contrário inteiramente trespassada pelo sofrimento.” (Dejours, 1993, p. 153). Para conseguir viver nesta realidade, o indivíduo elabora estratégias defensivas, individuais ou coletivas, que visam proteger a sua integridade psíquica no seu encontro com o trabalho. Assim como as situações de trabalho têm características diferentes, também as defesas são diferentes. É importante ressaltar que Dejours também discorre sobre as defesas elaboradas por aqueles que não estão vivenciando a realidade do trabalho atualmente (aposentados, donas de casa, jovens que não trabalham etc.). Chama esta defesa de “defesa individual do retraimento da consciência intersubjetiva” (Dejours, 1999, p. 122), a qual consistiria em uma negação da realidade dissimulada, alegando-se total ignorância sobre a mesma.

Para entendermos melhor a relação psíquica do indivíduo com a situação de trabalho, ou seja, para compreendermos melhor o surgimento do sofrimento que permeia essa relação, e a formação e a utilização dos mecanismos de defesa, não podemos deixar de lado a história singular de vida dos trabalhadores, seu passado, sua memória, sua personalidade (registro diacrônico) e como isso se relaciona com o contexto material, social e histórico das relações de trabalho (registro sincrônico), bem como o encontro do registro imaginário (produzido pelo sujeito) com o registro da realidade (produzido pela situação de trabalho). Para análise desse homem vivo, sensível, reativo e sofredor, que é animado por uma subjetividade, Dejours (1993, p. 155) propõe como referência a Psicanálise.

Da Psicanálise, aprendemos que os traços mais estáveis da personalidade enraízam-se na infância e nas experiências precoces. Segundo essa teoria, a organização mental não está estruturada no nascimento, mas passa por etapas. Cada uma delas é marcada pelas relações entre a criança e seus

pais. Cristalizam-se assim formas que esboçam as linhas da personalidade. Não sem obstáculos, não sem incidentes, até que se estabilize, em suas forças e suas fragilidades, o eu adulto.

Os obstáculos citados ocuparão lugar central na relação psíquica do indivíduo adulto com a situação de trabalho. É necessário que tenhamos clareza que a psicanálise afirma a importância, para a compreensão dos indivíduos adultos, de se saber sobre a infância para a compreensão dos indivíduos adultos. Klein (1992) deixa, desde o título ( O mundo adulto e suas raízes na infância) até a conclusão do texto, nenhuma margem de dúvida sobre esta convicção. Para Kusnetzoff (1982), a Psicanálise Freudiana afirma que a estruturação do aparelho psíquico e da personalidade são processos longos e singulares apesar de seguirem teoricamente um roteiro, que tem como ponto máximo o Édipo. Todo esse percurso não se dá sem sofrimento já que desde que nascemos, enfrentamos várias situações adversas.

O sofrimento nos ameaça a partir de três direções: de nosso próprio corpo, condenado à decadência e a dissolução, e que nem mesmo pode dispensar o sofrimento e a ansiedade como sinais de advertência; do mundo externo, que pode voltar-se contra nós com forças de destruição esmagadoras e impiedosas; e, finalmente, de nossos relacionamentos com os outros homens.(Freud, 1930. vol. XXI, 1969, p. 95)

Para Freud o homem, ao ingressar na cultura depois de passar pelo complexo de Édipo, assume o seu desejo e também o seu sofrimento. Sobre esta negociação edípica, Pellegrino(1987), ao propor uma leitura da realidade, nos esclarece a importância do que chama *Pacto Edípico*, para o processo civilizatório. O Édipo é o primeiro passo que o indivíduo dá para tornar-se *sócio da sociedade*. É durante o mesmo que o indivíduo recusará seu projeto incestuoso pela possibilidade de assumir seu próprio desejo e fazer sua própria mediação com o mundo, com o real, através do registro simbólico conquistado. O fim deste primeiro processo levaria o sujeito a uma fase de latência, em que mesmo passaria a se dedicar ao acúmulo de conhecimentos e de capacidade técnica para a realização do passo seguinte.

O segundo passo que o indivíduo daria, rumo ao seu projeto como membro da sociedade, seria o Pacto Social. Este pacto acontece com o ingresso do sujeito na situação de trabalho, que se tornaria o principal agente mediador do sujeito com o mundo. Isto também seria um processo de negociação que o sujeito deve enfrentar. Nessa negociação, o sujeito colocaria sua capacidade de trabalho à disposição da sociedade, que deve retribuir-lhe com o justo pagamento. Entendemos que este pagamento leva em conta não só a questão financeira, mas também todas as outras possíveis retribuições que o trabalho pode oferecer, como, por exemplo, o reconhecimento, sobre o qual trataremos mais adiante valendo-nos da teoria Dejouriana.

Se o indivíduo se sentir lesado neste acordo que realiza com a sociedade através do trabalho, o autor supõe dois tipos de respostas possíveis diante da situação: a revolução ou a delinqüência. A primeira resposta levaria o sujeito a buscar a transformação do que não considera razoável dentro da sociedade. É uma resposta coletiva, portanto o indivíduo mantém seus laços com a Cultura, com a Lei representada pela figura paterna. Também mantém intacto seu ideal de eu e rompe somente, com o Pacto Social e não com o Pacto Edípico. A segunda resposta, a delinqüência, se caracteriza pela quebra dos dois Pactos realizados pelo sujeito ao longo de sua história. Ele passaria então a buscar a destruição desta sociedade que ele entende não lhe oferecer a retribuição merecida. O indivíduo, então, passaria a agir em discordância da Lei, tornando-se o que vulgarmente chamamos de fora da lei, ou bandido.

Pellegrino(1987) se vale da Psicanálise para elaborar uma explicação para o grande surto de violência e banditismo que observamos no país há décadas. Tenta entender como se organizam respostas tão aversivas à sociedade, levando em consideração a história de vida das pessoas desde a infância até a idade adulta. Mostra como os indivíduos vão vivenciando, nestes diferentes períodos, os diversos relacionamentos com o meio, já que se desenvolvem e conseqüentemente vão desenvolvendo seus vínculos com o mundo. A compreensão psicanalítica da história dos sujeitos e o entendimento do trabalho como um dos pontos centrais em suas vidas, são elos bastante fortes entre a Psicodinâmica do Trabalho e o texto de Pellegrino.

Para Dejours(1993), a criança desde cedo mantém contato com as questões do trabalho, só que neste primeiro momento esta relação se dá com o sofrimento dos pais suscitado pelo trabalho destes. A angústia gerada na criança é vivida na primeira pessoa, e só poderia ser resolvida se ela pudesse falar com seus pais sobre o que a faz sofrer, mas isto remeteria ao sofrimento dos pais. Por não entender o que angustia os pais e conseqüentemente a si própria, a criança se vê diante de um enigma; sua curiosidade aparece neste momento bastante aguçada, o que chamamos, em Psicanálise, de epistemofilia (a curiosidade de saber, de compreender). Este desejo propicia a criação de sucessivas teorias explicativas que encontrarão nas atividades lúdicas as mais diferentes formas de experimentação, tendo sempre o sofrimento da criança como enredo.

O indivíduo adulto, ao ingressar no mundo do trabalho, encontrará um novo espaço para a experimentação de suas teorias, só que desta vez o espaço é determinado por estruturas externas à sua personalidade. Deverá então promover sua adequação ao novo meio. Nesta tentativa de tornar possível a relação do seu registro imaginário com o registro da realidade e do seu registro diacrônico com o registro sincrônico, surgem algumas dificuldades para encontrar no trabalho uma maneira de conseguir continuar experimentando suas teorias explicativas, como fazia antes nas atividades lúdicas. Estas dificuldades mobilizarão então a imaginação e a criatividade. Conseguindo vencer estas dificuldades, o mesmo estabelece a ressonância simbólica que lhe permite realizar sua epistemofilia. Engajado no espaço social do trabalho, o indivíduo transfere para este as questões herdadas do seu passado e de sua história afetiva.

É importante ressaltar aqui as condições necessárias para o estabelecimento da ressonância simbólica descrita por Dejours (1993, p. 157-158)

- 1) Escolha da profissão: depende primeiramente do sujeito e não do trabalho, não que este último não tenha um papel importante, pois dentro de uma organização, entre *profissão* e *função*, aparecem diferenças, às vezes, importantes.
- 2) Atividade de concepção ou elaboração na tarefa: é a atividade que deve ser realizada pelo trabalhador para gerir a lacuna que há entre

o trabalho prescrito e o trabalho real. Esta nova atividade ocupará o lugar da atividade de experimentação que antes, quando criança, o sujeito promovia nas atividades lúdicas.

- 3) Julgamento dos pares na situação de trabalho: esse fato se dá devido ao caráter coletivo do trabalho. Os parceiros da sublimação situam-se inteiramente no espaço social. O reconhecimento do trabalho, por seus novos parceiros, lhe possibilita sublimar.

Dessas três condições citadas para o estabelecimento da ressonância simbólica na situação de trabalho, apenas uma, a escolha da profissão, não sofre influências diretas da organização do trabalho.

A sublimação acontece, então, pelo reconhecimento dos pares. Isso é fundamental no processo de construção da identidade do indivíduo através das relações de trabalho. Tal fato nos leva a afirmar o quanto a sublimação se torna indispensável à saúde mental do trabalhador. Na situação de trabalho, o impedimento a esta sublimação acontece mais pelas dificuldades oferecidas no contexto do trabalho, do que por uma impossibilidade da personalidade dos indivíduos. Se o sujeito não encontrar condições para o estabelecimento da ressonância simbólica e em consequência da sublimação, não encontrará espaço no trabalho para retomar as questões que ficaram sem resposta durante seu desenvolvimento, não podendo assim preencher as lacunas que ficaram na organização de sua personalidade. Isso leva o sujeito a se desestabilizar e seguir rumo a doença, ao sofrimento patogênico.

Ao entendermos como o sofrimento acompanha o indivíduo desde suas primeiras relações com o mundo até ocupar o lugar central nas relações de trabalho do adulto, podemos compreender o quanto ele é necessário para a vida do sujeito como um desafio a realizar ações, a encontrar alternativas que promovam seu reconhecimento, fortaleçam sua identidade e com isso, conseqüentemente, lhe forneça prazer. Segundo Freud (1930), o trabalho é uma das maneiras de que o homem pode se valer para tentar lidar com o sofrimento. *“Enfim, a problemática do sofrimento permite dar conta, de maneira igualmente satisfatória, tanto da motivação e do prazer no trabalho como da desmotivação e dos efeitos patogênicos do trabalho.”* (Dejours,

1993, p. 161). Concluimos, então, que eliminar o sofrimento no trabalho é uma tentativa vã, sem o menor sentido.

Ressaltemos aqui algo importante sobre o sofrimento: Dejours (1993) faz uma diferenciação entre dois tipos de sofrimentos produzidos no encontro do indivíduo com a situação de trabalho. Ele divide o sofrimento em: patogênico e criativo.

O sofrimento patogênico se processaria pela impossibilidade do indivíduo de produzir, no seu encontro com a situação de trabalho, um espaço para o estabelecimento da ressonância simbólica e a sublimação, devido à ausência de condições organizacionais. Isso traz conseqüências desfavoráveis tanto para o indivíduo quanto para o ambiente de trabalho onde o mesmo se encontra inserido. O sofrimento criativo, ao contrário, é aquele que se dá na relação do indivíduo com a organização, que lhe proporciona condições para o estabelecimento da ressonância simbólica e a sublimação. Precisamos agora entender como as organizações deixam de oferecer condições para que o sujeito dê sentido ao seu sofrimento, levando-o ao sofrimento patogênico.

As organizações de hoje são impregnadas da organização do trabalho nos moldes Taylorista/Fordista, o que promove uma separação das tarefas de execução e de concepção do trabalho. Além disso, submete o trabalhador a cadências rígidas e frenéticas de produção, que lhe exigem uma concentração ininterrupta. Podemos afirmar que a organização científica do trabalho propicia uma cisão do corpo com a mente, pois o trabalhador é submetido “à *diretivas elaboradas por uma vontade exterior*” (Dejours, 1993, p. 162). O indivíduo deixa assim de investir afetivamente no seu trabalho valendo-se unicamente agora da cognição.

Os fantasmas, a imaginação e o sofrimento criativo chegam a entrar em concorrência com a injunção de executar um modo operatório prescrito e rigidamente definido. Ao ponto de os trabalhadores chegarem a lutar contra sua própria atividade de pensar espontânea, porque essa última tende a desorganizar sua atividade, a perturbar suas cadências, e a ocasionar erros (atos falhos). O trabalhador é logo obrigado a lutar contra as emergências de seu pensamento e de sua atividade fantasmática. (Dejours, 1993, p. 162)

O indivíduo, então, capturado por essas exigências da organização, tenta paralisar seu pensamento e recorre a uma estratégia defensiva individual, denominada de repressão pulsional, que vai paralisar a pulsão desde sua origem, não lhe permitindo dar início às representações psíquicas. Chega a esta repressão pela aceleração do ritmo do trabalho, a ponto deste ocupar todo o seu campo de consciência, que se preocupará unicamente em dar conta das pressões sensomotoras que a atividade traz. Chegar a tal estado de anulação da capacidade imagética todos os dias ao iniciar a jornada de trabalho é uma tarefa árdua para o trabalhador; melhor, então, estar permanentemente desta forma, o que leva à repressão a ser percebida nas atividades extra-organização. O indivíduo estabelece cadências sempre frenéticas em tudo o que se faz. Com o tempo, pode chegar à depressão e, na maioria dos casos, a doenças psicossomáticas.

Ainda sobre a repressão pulsional, é possível afirmar que ela prejudica e muito o relacionamento com as outras pessoas. O trabalhador não suporta entrar em contato com as fantasias dos outros, o que o remeteria ao seu sofrimento, ou seja, à sua incapacidade de fantasiar. O relacionamento familiar fica extremamente comprometido. Pensar em produção de ações coletivas, principalmente com engajamento social, se torna quase impossível. O individualismo fica evidente nas relações de trabalho, sociais e familiares. Birman (1997), ao fazer uma crítica ao filme de Salwen, *Denise está chamando*, ressalta o crescente individualismo produzido em nossa sociedade pelo avanço tecnológico e pela nova organização do trabalho. Convém ressaltar que os efeitos e as conseqüências da organização do trabalho não são unicamente sentidos e observados dentro das empresas e indústrias, mas também no setor de serviços, nos setores de gestão empresarial e em outras atividades.

Uma outra característica da organização científica do trabalho é a conseqüente diferença encontrada entre o *trabalho prescrito* e o *trabalho real*. Diante desta situação, o indivíduo, para poder dar continuidade ao seu trabalho, se vê obrigado a burlar as regras prescritas. Ocupando, agora, este lugar de infrator, o indivíduo vale-se de estratégias defensivas para suportar a angústia dessa sua nova situação. Passa, então, a pôr em segredo seu estilo de trabalho, ou seja, aparece o segredo do trabalho real. Esse tipo de comportamento dos indivíduos, ou de equipes, pode levar à desconfiança

mútua e, mais tarde, a uma desorganização da cooperação entre os trabalhadores, ou entre as equipes de trabalhadores. Isso afetará quantitativa e qualitativamente a produção.

Para solucionar uma situação como esta, Dejours (1993) propõe a criação de um espaço público (espaço da palavra), para que os trabalhadores possam decidir coletivamente quais as melhores formas de adaptação do trabalho prescrito ao trabalho real.

Portanto, ao final do percurso, o olhar da Psicologia do Trabalho sobre o sofrimento humano nas organizações conduz a conferir um lugar fundamental ao espaço público. A partir do momento que este é construído ou reconstruído, fica-se estupefato diante da emergência de condutas completamente contrárias ao individualismo e à negligência tão repetidamente denunciadas nas organizações: engajamento apaixonado, senso de responsabilidade, mobilização da criatividade investem-se novamente no trabalho.(Dejours, 1993, p.171)

Com a criação do espaço público dentro da organização, o indivíduo tem novamente a possibilidade de participar da concepção de seu trabalho. Pode preencher as lacunas entre o trabalho prescrito e o real valendo-se de sua capacidade criativa. A organização, assim, cumpre seu papel na busca de um ambiente mais saudável de trabalho, instaurando duas das três condições, citadas acima (atividade de concepção e julgamento dos pares), que são de sua responsabilidade direta junto aos trabalhadores, para o estabelecimento da ressonância simbólica e a possibilidade de sublimação. Tudo isso facilitaria a situação do sofrimento criativo. Haveria, então, para o trabalhador, a chance de reafirmar sua identidade e produzir saúde mental na sua interação com o trabalho.

Ao considerarmos a análise feita pelo autor sobre algumas produções possíveis na relação do trabalhador com a situação do trabalho e como essa produz conseqüências na vida deste indivíduo, dentro e fora das organizações, desenvolvemos uma pesquisa visando escutar os mototaxistas, para tentar constatar como estes indivíduos, que se encontram trabalhando no setor de prestação de serviços, estão vivenciando seus sofrimentos; se as formas destas relações descritas por Dejours

podem ser verificadas nesta realidade e se há novas questões e novas formas que possamos verificar. Escutamos também a história de vida desses trabalhadores: a passada, a presente e suas perspectivas para o futuro, pois as entendemos como fundamentais à análise.

Sabemos, pelo contato que temos com algumas pessoas da categoria, das muitas dificuldades que estes encontram por trabalharem como mototaxistas. O preconceito das pessoas que discriminam a profissão, confundindo-os com vagabundos e, até mesmo, com bandidos, em suma, a falta de reconhecimento social pelo trabalho que desenvolvem, parece ser uma das principais dificuldades enfrentadas por estes trabalhadores, que possivelmente influenciará, negativamente, no seu auto-reconhecimento, na sua auto-estima dos mesmos. Muitos gostam do que fazem, mas declaram que, se fosse possível, estariam fazendo outra coisa.

Assim como a falta de reconhecimento, também o medo e a angústia, produzidos pelo grande número de riscos enfrentados por estes trabalhadores, como assalto, latrocínio, acidentes de trânsito, surgem como aspectos extremamente desagradáveis para estes sujeitos, que devem impactar o seu psiquismo. Em Assis, apesar de ser uma cidade do interior com menos de cem mil habitantes, há casos de assalto, de assassinato, de rapto e de acidentes envolvendo mototaxistas. Recentemente um latrocínio envolvendo um destes trabalhadores assustou toda a categoria, levando muitos motoqueiros a repensar suas possibilidades profissionais, o que infelizmente, segundo afirmam, não depende só deles.

Gostaríamos de concluir ressaltando que, no decorrer deste capítulo, nos valem muito dos estudos desenvolvido por Dejours dentro de organizações, apesar de nosso trabalho estar direcionado ao trabalhador do setor de prestação de serviços. Isso se dá porque acreditamos na forma de análise proposta pelo autor para pensar o encontro do indivíduo com a situação de trabalho. Talvez os problemas apresentados no encontro do trabalhador mototaxista com a sua situação de trabalho sejam outros e acreditamos que sejam. Deste tipo de trabalho ainda conhecemos muito pouco e gostaríamos de conhecer melhor algumas características, como por exemplo, se há uma organização do trabalho e como esta atinge o motoqueiro. Acredito que os dados coletados não se esgotaram em nossos objetivos.

## Capítulo 3

### A Pesquisa

Esta pesquisa se desenvolveu inspirada na metodologia da Psicodinâmica do Trabalho, apesar de não seguir à risca os passos designados por Dejours, principalmente porque realizamos entrevistas individuais e não coletivas. Isso se deve, principalmente, à dificuldade que tivemos em conseguir entrevistas gravadas. Sem a utilização do gravador foram possíveis algumas conversas em grupo, onde o desconforto, a desconfiança e o cuidado com as falas eram muito facilmente observáveis. Outras também foram nossas inspirações como, por exemplo, a Psicossociologia. O que fizemos na realidade foi utilizar destas referências, principalmente da primeira, para criarmos a possibilidade de pesquisar uma classe de trabalhadores, cujo estudo, dentro de um referencial que levasse em conta questões ligadas à saúde do trabalhador, nos parecia muito importante – tanto para nós, pesquisadores, como aos mototaxistas consultados.

Aí vem uma questão fundamental: por onde passam os problemas ligados a saúde mental dos indivíduos? Nossa pesquisa é então uma pesquisa clínica, social ou do trabalho? Recorrendo ao texto de Gaulejac (2001), talvez possamos responder que os problemas ligados à saúde mental do indivíduo passam por diversos pólos, pois o indivíduo é multideterminado. Então nossa pesquisa é tanto clínica, como social e também do trabalho, mas, ao mesmo tempo, nenhuma delas. O melhor lugar a ser ocupado talvez fosse o entre, ou seja, o *interdito* entre as ciências e as disciplinas. Isso sem dúvida aumenta a complexidade do nosso trabalho, mas, ao mesmo tempo, nos liberta de uma visão *monodisciplinar*, que, acreditamos, poderia nos levar mais facilmente a incorrer em equívocos nas nossas conclusões.

Julgamos, assim, que nesta pesquisa conseguimos pensar sobre a saúde mental dos trabalhadores mototaxistas, dentro de uma proposta que não deixa de levar em consideração a intersecção entre a história de vida do indivíduo e seu desenvolvimento psíquico, bem como a realidade social e do trabalho em que estes e nós estamos

inseridos. Não da mesma forma que nos propõe Lane (1984) e a Psicologia Social de Base Materialista Histórica, pois não se trata de uma pesquisa-ação ou participante, mesmo não tendo havido nenhuma preocupação de nossa parte com questões de neutralidade, tanto na coleta como na análise dos dados, pois acreditamos na impossibilidade da neutralidade em pesquisas deste tipo.

## **1. Objetivos**

### **1.1. Objetivo geral**

Compreender, a partir de uma abordagem proposta pela Psicodinâmica do Trabalho, como os mototaxistas, no contato com o trabalho, enfrentam a questão do sofrimento e quais são os mecanismos de defesa adotados. Verificar, ainda, quais as conseqüências disto nas suas relações sociais e na sua saúde.

### **1.2. Objetivos específicos**

- Verificar como os indivíduos vêm vivenciando, durante toda sua história de vida, as relações com as situações de trabalho;
- Compreender os mecanismos de defesa individuais desenvolvidos;
- Verificar a questão do reconhecimento do trabalho;
- Analisar o sofrimento a ser observado nas suas relações com o trabalho: o patogênico ou o criativo.

## **2. Metodologia**

### **2.1. Sujeitos e material de estudo**

Os sujeitos da pesquisa são dez mototaxistas da cidade de Assis, localizada no interior do Estado de São Paulo. Esta classe de trabalhadores é composta tanto por homens (a grande maioria) e por mulheres (a minoria); o número de mulheres mototaxistas aumentou muito nos últimos anos em Assis, apesar de ser ainda bem

inferior ao número de homens. Quanto à idade destes trabalhadores, podemos dizer que apresenta uma variação bem grande, pois encontramos desde trabalhadores aposentados já há algum tempo, como trabalhadores que sequer encontraram a primeira colocação no mercado de trabalho, antes de se tornarem mototaxistas. Entrevistamos sujeitos de ambos os sexos, não somente por uma escolha nossa, mas também por uma escolha deles, pois uma das grandes dificuldades era encontrar pessoas que concordassem em ceder entrevista gravada; no entanto, para conversar e falar sobre o assunto era mais fácil. Mesmo com uma certa dificuldade de se expor, ao falar do que é ser um mototaxista, parecia haver uma certa necessidade de compartilhar alguns sofrimentos.

Dos mototaxistas entrevistados todos descendiam de famílias de origem humilde. Seus pais realizavam atividades profissionais que não necessitavam de muita capacitação técnica, sendo muitos destes trabalhadores rurais. A seguir uma breve descrição dos mototaxistas com os quais gravamos entrevistas:

O motoqueiro Xisto é divorciado, é pai, tem mais de 40 anos, trabalha como mototaxista há quatro e cursou até a sétima série do ensino fundamental, antigo 1º grau do ensino.

O motoqueiro Alberto é casado, é pai, tem mais de 28 anos, trabalha como mototaxista há cinco e cursou até a quarta série do ensino fundamental.

A motoqueira Laura é solteira, tem mais de 25 anos, trabalha como mototaxista há seis e cursa o ensino superior.

O motoqueiro Humberto é casado, é pai, tem mais de 40 anos, trabalha como mototaxista há dois e cursou até a sexta série do ensino fundamental.

O motoqueiro Bruno é casado, é pai, tem mais de 26 anos, trabalha como mototaxista há sete anos e cursou até a quinta série do ensino fundamental.

O motoqueiro Cláudio é casado, é pai, tem mais de 30 anos, trabalha como mototaxista há dois e cursou até a quarta série do ensino fundamental.

O motoqueiro Geraldo é solteiro, é pai, tem mais de vinte e oito anos, trabalha como mototaxista há três e completou o ensino médio, antigo 2º grau.

O motoqueiro Emílio é casado, é pai, tem mais de sessenta anos de idade e trabalha como mototaxista há um e completou o ensino fundamental.

A motoqueira Fabiana é solteira, tem mais de 25 anos, trabalhou um como mototaxista e tem ensino superior completo.

O motoqueiro Denílson é casado, é pai, tem mais de quarenta e quatro anos, trabalha como mototaxista há dois cursos até a segunda série do ensino fundamental.

Todos esses nomes são fictícios. Fizemos isso para manter, em segurança, a identidade das pessoas que generosamente contribuíram com a pesquisa.

O material de estudo são os dados obtidos nas entrevistas gravadas junto aos trabalhadores, bem como inúmeras conversas que tivemos com os mototaxistas, na rua, na quadra de futsal, nas agências, durante as viagens, ou seja, tudo aquilo que pudemos coletar nos mais diferentes encontros que tivemos com os mototaxistas, quando nos apresentávamos sempre como pesquisador em coleta de dados. O conteúdo dessas conversas e dessas entrevistas se referem à história de vida dos mototaxistas, sua relação com as questões do trabalho, as conseqüências disto nas suas vidas e suas perspectivas para o futuro.

## **2.2. Técnica e procedimento de coleta de dados**

Os dados foram coletados em *entrevistas semi-abertas*, em observações e em reuniões com grupos de mototaxistas nos seus locais de trabalho. Além disso, há também os dados que coletei durante as corridas em que utilizamos o serviço de mototáxi, na condição de usuário.

O material coletado nas entrevistas *semi-abertas* foi gravado em fitas K-7 e, posteriormente, transcrito em programa de computador. O material colhido em reuniões e nas observações foi todo reunido num caderno de registros.

As entrevistas foram individuais e os sujeitos, convidados mediante contrato de preservação de identidade, uma vez que esta não é relevante para a análise dos dados da pesquisa e pode propiciar uma maior segurança ao entrevistado. Constarão apenas seus nome fictícios, idade e sexo.

A técnica da *entrevista* foi escolhida por ser um instrumento científico de pesquisa muito adequado ao tipo de dados que queremos coletar, ao mesmo tempo em que facilita a sua análise. Optamos pela entrevista *semi-aberta* porque permite uma

maior evidência de características dos aspectos da personalidade do entrevistado. Também facilita a obtenção de dados mais completos para o tipo de análise que utilizaremos, além de ser fundamental para o referencial teórico adotado.

Todo ser humano tem sua personalidade sistematizada em uma série de pautas ou em um conjunto ou repertório de possibilidades, e são estas que esperamos que atuem ou se exteriorizem durante a entrevista. Assim, pois, a entrevista funciona como uma situação onde se observa parte da vida do paciente, que se desenvolve em relação a nós e frente a nós. (Bleger, 1989, p. 15)

É importante ressaltar que não fizemos um estudo aprofundado da personalidade dos indivíduos entrevistados, mas observamos alguns aspectos da mesma, principalmente no que se refere às estratégias defensivas elaboradas por eles, conforme destacamos nos objetivos.

### **2.3. Procedimento de análise dos dados**

Para a análise dos relatos obtidos nas entrevistas, nas observações e reuniões, visando as conseqüências produzidas ao longo da vivência dos trabalhadores em sua situação de trabalho seguimos os seguintes passos:

- Leitura atenta dos dados colhidos nas entrevistas, observações e reuniões visando captar seu sentido global;
- Releitura grifando os pontos de interesse, citados nos objetivos;
- Comparação entre os relatos dos sujeitos, a fim de verificar os elementos comuns à maioria deles;
- Descrição dos elementos que aparecem nos relatos dos sujeitos;
- Compreensão dos dados coletados, considerando o referencial teórico.

Seguindo todos estes procedimentos, esperamos produzir um trabalho satisfatório às exigências acadêmicas.

## Capítulo 4

### Os Mototaxistas e o Sofrimento Psíquico

A história dos mototaxistas em Assis, como vimos anteriormente, é repleta de situações que nos levaram a pensar e a querer entender um pouco mais sobre as conseqüências deste tipo de trabalho - visto, por eles próprios, como um modo de sobrevivência - para a saúde mental destes trabalhadores. Anos de luta pela manutenção da vida, devido a situação de desemprego, os levaram a passar por cima de seus próprios orgulhos e a ingressarem numa atividade profissional nunca antes imaginada, simplesmente para continuarem vivos, enquanto esperavam e esperam uma nova possibilidade de trabalho.

Como se não bastassem todos os imprevistos e as angústias geradas por este novo tipo de trabalho, que, justamente por ser inusitado na cidade, é tido como “*estranho*”(Freud, 1919. vol. XVII, 1969) – ou seja, é percebido como diferente, não conhecido e, portanto, amedrontador – os mototaxistas tiveram de enfrentar os medos trazidos pelos riscos do trânsito, pelo dever de carregar pessoas, as quais eles não têm, muitas vezes, a menor idéia de quem sejam. Tiveram, também, que lidar com uma reação social totalmente contraditória, pois a sociedade reconheceu o valor de utilidade do serviço, mas não reconheceu os mototaxistas como trabalhadores, os confundindo, muitas vezes, com bandidos, ou vagabundos.

Talvez a situação dos mototaxistas tenha se tornado um espelho muito nítido da atual situação precária do mercado de trabalho no país, já que é uma profissão que cresceu muito. Possivelmente o medo de reconhecer esta profissão, por parte da sociedade assisense e por parte de alguns mototaxistas, se deva a dificuldade de assumir o desemprego e ter que pensar e discutir sobre um assunto, ou seja, sobre este mal que assola nosso país e o mundo todo, que é o desemprego. Melhor então banalizar a situação e fingir que o mototaxista não existe.

Sobre este processo social de banalização, o qual já falamos no segundo capítulo deste trabalho ao citarmos a obra **A banalização da injustiça social** de

Dejours (1999), podemos dizer que ele evidencia os efeitos nocivos desse fenômeno para a própria sociedade. Esta, ao produzir um lugar marginal para certas profissões, simplesmente por não dar conta de entrar em contato com o que produz, vê-se às voltas com uma série de problemas cada vez mais crescentes.

Precisamos entender que o individualismo crescente nas pessoas, que as fazem preocupar-se e agir de forma justa somente para consigo mesmas, faz parte de uma “*lógica maquina*” (Birman, 1997) que nos levará a uma vida sem sentimentos, sem humanidade, sem vida. O autor diz que nos encontramos num momento em que precisamos optar, eticamente, entre sermos engolidos pela lógica do excesso de trabalho e do investimento narcísico, promovida pela atual organização do trabalho e pelos avanços tecnológicos, ou produzirmos uma vida com “*sensorialidade*”, “*com cores*”, onde o que importa é a produção de encontros humanidade, de mais vida. De qualquer forma, ambas trazem conseqüências psíquicas para os indivíduos. Para o autor, o pânico seria então uma das saídas mais freqüentes para os indivíduos que escolhem a edificação exagerada do ego, a despeito do investimento afetivo dirigido a outras pessoas.

Se quisermos imaginar uma sociedade que gere condições para uma boa manutenção da saúde mental para seus integrantes, é necessário que sejamos capazes de buscar o outro, de tentar recuperar a nossa capacidade de sentir os nossos problemas e o problema alheio e de nos preocuparmos com eles. É preciso criarmos um espaço público de discussão, não só dentro das empresas como nos propõe Dejours(1993), mas em todas as formas de organizações sociais.

Desta forma, um dos aspectos que buscamos recuperar nesta pesquisa foi o sofrimento do outro através de sua história de vida e de suas relações com o trabalho, desde as mais primitivas – que se ligavam ao trabalho dos pais –, até as mais recentes e suas perspectivas futuras. De posse dos dados que coletamos ao longo desse tempo de trabalho, começaremos agora a compreender a história de vida dos mototaxistas, resgatando sua infância, sua adolescência, seu momento atual e as perspectivas para o futuro, considerando suas vivências, construções e formas de elaboração dos conflitos ligados ao trabalho.

#### 4.1. O passado

Nos dados referentes à história de vida dos sujeitos, antes do seu encontro com a situação de trabalho como mototaxista – o que estamos denominando de passado –, pudemos observar que alguns fatos são comuns e se repetem. Além disso, são fatos que se mostram importantes, de uma forma ou de outra, no entendimento da trajetória desses indivíduos até chegarem onde estão.

Das pessoas entrevistadas, nenhuma descende de pai e mãe que tivessem profissões de destaque social. Não há nenhum filho de engenheiro, médico, advogado, empresário etc.; são filhos de faxineiras, lavadeiras, coveiros, caminhoneiros, trabalhadores rurais, bóias frias etc., o que pode, desde cedo, ter ensinado a essas pessoas a importância dos trabalhos que dão menos *status*. Isso, talvez, seja um fator importante para entendermos a aceitação, por parte de alguns, em participar das entrevistas – entre o grande número que não aceitou – respondendo a algo no “*papel*” (Krech, 1975) de mototaxista, não sem alguma dificuldade.

Motoqueiro Xisto:

Muita gente discrimina né [falou junto comigo no final da questão], pelo fato de estar lidando com morto e tal. Mas minha mãe, ele e minha mãe, meu pai nunca, porque minha mã... meu pai era coveiro ..... que muita gente discrimina pelo fato de lidar com morto. Minha mãe trabalhava na Santa Casa, trabalhava na lavanderia da Santa Casa. Então, quer dizer, de uma forma ou de outra, ela sempre tinha contato com quem estava doente. Porque a pessoa tava doente ...mas onde ela senta, onde ela deita, então quem tem que limpar aquilo dali é a lavadeira. Então nós.. então era normal, pra eles era um serviço normal. Tinha discriminação nenhuma, não tinha problema nenhum.... apesar de que hoje em dia a gente não pode ficar escolhendo o que vai fazer. Principalmente a gente que não tem estudo. Então.. o que tinha que fazê eles fazia.

Xisto mostra todo um empenho na elaboração da importância atribuída aos trabalhos dos pais, trabalho não socialmente reconhecidos, mas no ambiente doméstico devem ser visto como digno, pois são eles que geram sobrevivência. Isso mostra como o sujeito tem dificuldades para expor o que realmente pensava sobre o trabalho de seus

pais, pois constrói uma resposta que se desmente, se contradiz. Começa a resposta dizendo haver sim uma discriminação e depois diz não haver. Diz, então, ser uma coisa normal e quase diz que eram normais. Termina mostrando que resolveu, ou tentou resolver esta questão justificando o trabalho dos pais com a questão da escolha, ou melhor, da falta de escolha. Fato que futuramente pode auxiliar na justificativa da sua escolha em se tornar mototaxista. Esta questão da falta de possibilidade de escolha no tipo de trabalho a executar para poder sobreviver, aparece também em outras entrevistas, como a do motoqueiro Alberto:

...Então eu acho que não adianta ele gostar de fazer o que ele fazia em Minas, porque ele entendia de vender, de mostrar pras pessoas detalhes de uma moldura né, mais só que não tinha escolha, a sobrevivência fez com que ele fosse cortar cana aqui em Assis. Então eu acho que é bom fazer o que gosta, mais hoje, no Brasil, como a gente passa, não tem como escolher. Nem viver a gente não vive mais, a gente sobrevive.

A escolha pela sobrevivência na vida destas pessoas parece ser algo que as acompanha há muito tempo. Ela aparece em quase todas as entrevistas, dadas tanto por aquele sujeito que se relacionou com um trabalho realizado pelos seus pais, como por aqueles que tiveram que trabalhar desde cedo para ajudar na renda familiar e por aqueles que perderam seus pais precocemente, sendo obrigados, desde criança, a lidar sozinhos com a situação de trabalho para sobreviver. Os casos dos motoqueiros Bruno, Cláudio e Denilson ilustram bem esta última condição.

Motoqueiro Denilson:

Morreu quando eu era pequeno.

Acho que eu tinha de seis pra sete anos.

Não, minha mãe morreu primeiro né? Deu um derrame, e depois o meu pai deu aquela doença, mal do Parkinson né? E a gente era em sete irmãos né? Então os mais velhos foram criando a gente, e a gente sempre seguiu os conselhos dos irmãos, tios, e graças a Deus nenhum deu pro lado errado...

...Acho que eu tinha nove anos quando eu comecei a descarregar caminhão de madeira, taco cê ta entendendo?

Motoqueiro Cláudio:

...eu não tive muita convivência: o meu pai morreu cedo. Quando eu tava com doze anos, o meu pai já morreu. A gente se criou sozinho, a gente teve... eu se criar, que terminar de se criar sozinho. Não tive oportunidade de estudar né, ninguém conseguiu passar da quarta série, só um irmão meu que chegou até o terceiro.

Motoqueiro Bruno:

...eu não tinha pai nem mãe e eu tive que seguir ela [a avó]. Aí chegou aqui, ela acabou falecendo e eu ficando por aqui...  
...Os dois, logo quando eu tinha um ano de idade.

Parece muito fácil entendermos que fatos, como a perda dos pais, influenciam e marcam a história de vida de qualquer pessoa. No entanto, determinar como isto pode ter afetado a elaboração de suas “*teorias explicativas*” na tentativa de satisfazer sua “*epistemofilia*” (Dejours, 1993) surge como um processo mais complexo. O que se mostra nestes casos é que houve, de certa forma, uma elaboração sobre as atividades realizadas pelos pais falecidos. Ao resgatar a história de vida de alguém, uma das questões que emergem de maneira freqüentemente importante, é o trabalho que esta pessoa realizava antes de falecer, talvez pela importância do trabalho no processo de produção de identidade.

Motoqueiro Bruno:

Ela [a mãe] cuidava de casa. Morava no sítio.  
Também trabalhava no sítio. Pelo que eu sei, ele [o pai] trabalhava no sítio.  
Ah, o trabalho rural é muito importante pro país, sem o trabalho rural seria difícil o país. Portanto, o trabalho de sítio é o que puxa o país, que puxa o país pra frente.

Tal sorte destas pessoas que, como já dissemos, se viram, obrigadas a trabalhar desde cedo, pelos mais diferentes motivos, aparece como uma das razões para não

conseguirem compatibilizar seus sonhos profissionais infantis. O trabalho se apresenta para alguns como algo que é necessário para sobreviver e que impossibilita, precocemente, os sonhos.

Motoqueiro Bruno:

Não, sonho todo mundo tem. Eu tinha um sonho de ser jogador, eu jogava no ... lá, no ..., aí depois que a gente veio pra cá, acabou não dando mais certo, eu tive que trabalhar. Aí eu já tinha dez anos, eu tinha que ajudar em casa e meu sonho foi ficando.

Motoqueiro Denilson:

Olha, eu sempre pensei assim, se a gente pudesse, eu era... Eu tinha estudado pra, vamos supor, eu queria ser investigador de polícia na época. Eu tinha vontade, mais não tinha como, né? Não tinha dinheiro pro estudo, não tinha nada, então não tinha jeito. Tinha que trabalhar. Mesmo trabalhando a dificuldade era bem grande naquela época, ali era até... região de ..., ..., ... ali, até mesmo, nego chama até de corredor da fome. Ali antigamente era feio, ali era chamado corredor da fome, então era bem maior a dificuldade do que hoje. Antigamente ainda era bem maior. Ali era só roçona mesmo, então não tinha... Você tinha que trabalhar mesmo, na roça e nada mais. Se não fosse na roça, no outro dia você não tinha o que comer. Você tinha que trabalhar pra no fim da tarde você receber, pra no fim da tarde você poder comprar o que comer.

Um outro fato marcante que encontramos é o fato de muitos terem pais trabalhadores rurais. Em algum momento, estes pais ou estes filhos (motoqueiros) vêm para a cidade em busca de um trabalho melhor e de melhores oportunidades de vida.

Motoqueiro Emílio:

Não, eu saí ainda bem jovem do sítio, mais a gente, quando saiu, já era casado e a gente já sonha alguma coisa melhor do que a gente possui, pros filhos da gente, pro futuro, né? Então, na época, no sítio não existia nenhuma estrada cascalhada, era terra mesmo. Então ,quando chovia, era muita dificuldade, e sabendo do futuro, da tecnologia de tudo que tava pra chegar

na época, né. Então, a cidade, certamente, vai ser melhor, né? E acho que não fiz tão mal não. Eu tenho um irmão que continua na lavoura e num tá na mesma situação que eu.

As mudanças de um local para o outro em busca de melhores condições de vida, tanto por parte dos pais como por parte dos sujeitos dificultava a construção de vínculos. Há alguns casos, como o da mototaxista Fabiana em que isto quase se torna caricato pela forma tão marcante como essas mudanças se apresentam na sua história de vida:

..., ..., capital. Mais aí de ... minha mãe foi pra ..., meus pais foram pra ... . Depois eles se separaram, minha mãe foi pra ..., meu pai ficou em ... . E depois de ... foram assim uma série de cidades que a minha mãe... Posso falar todas?

Umás cinco. Aí me pai e a minha mãe se separaram, meu pai ficou em ... aí a minha mãe foi pra ..., foi pra ..., de ... fui pra ... com o meu pai. De ... eu voltei pra ..., depois fui pra ..., depois pra ..., depois voltei pra ..., fui pra ... novamente e vim pra cá. Aí, quando eu tô aqui em Assis, eu suspendi meu curso duas, uma vez, fiquei três meses na ... e mais seis meses na ... trabalhando. Aí voltei e agora vou concluir o meu curso no meio do ano que vem.

Um outro fator que gostaríamos de destacar, referente ao passado dessas pessoas, é a baixa escolaridade. Conseguimos perceber o quanto isto se torna importante no presente. Eles afirmam este fato, fazendo sempre a ligação com a dificuldade que têm hoje para arrumar trabalho. Muitos justificam a sua situação de mototaxistas pela impossibilidade de ter estudado enquanto eram mais novos, e outros se arrependem de não ter dado valor aos estudos.

Motoqueiro Alberto:

Eu tenho garantido completo, eu tenho a quarta série.

Motoqueiro Humberto:

Estudei até a sexta.

Motoqueiro Bruno:

Estudei até a quinta série.

Motoqueiro Cláudio:

Até a quarta série... Depois logo casei também, né? Depois já foi complicando tudo de novo [riso]. Depois você já começa na correria do serviço, que a preocupação do seu dia-a-dia assim, né? Você vai aqui... e, pela falta de estudo, você nunca consegue um serviço que tem um bom salário. E o que que você faz? Você tem que trabalhar de dia em um, de noite em outro, de dia em um de noite, em outro! Então a sua vida é só serviço.

Motoqueiro Denilson:

A gente vem sempre de família humilde, família pobre, sempre trabalhando, trabalhando, trabalhando, e, você sabe quem, não tem estudo hoje em dia padece mesmo.

Não, eu tenho pouco estudo.

Eu tenho o segundo ano de escola, só.

Qualquer serviço, vamos supor, qualquer serviço que você for fazer hoje em dia, seja ele mototaxista, caminhoneiro... você ta entendendo,? Tudo vale de você. Porque é igual eu expliquei pra você, se você não tem um estudo, você tem que apelar pra isso daí, você ta entendendo?

Motoqueiro Xisto:

Sétima série, infelizmente até na sétima série.

Entre estes tantos trabalhadores com baixa escolaridade, entrevistamos dois que cursam a faculdade: um futuro historiador e uma futura matemática, o que parece ser

um fator confirmador da grande dificuldade enfrentada pelos jovens universitários em encontrar uma primeira colocação no mercado de trabalho. Junta-se a essas pessoas que conheci, outras tantas desconhecidas, que não conseguem uma única oportunidade de emprego, ou melhor, não conseguem uma “*carteira assinada*”, como dizem os mototaxistas, de uma maneira bem mais contundente e expressiva. Uma parte dos mototaxistas tem o segundo grau completo. Estes sonham com a aprovação num concurso público, o que, numa cidade pequena e pouco industrializada como Assis, é uma das únicas opções atrativas de emprego; talvez pelos benefícios legais, talvez pelo reconhecimento social, talvez pelo *status*.

A falta de oportunidades foi amplamente constatada durante este resgate que fizemos sobre a história de vida dos sujeitos e suas relações com o trabalho. A questão da sobrevivência e a luta pela vida se tornam uma boa justificativa para atribuir dignidade ao trabalho. Na próxima parte nos preocuparemos com o encontro do sujeito com a atual situação de trabalho e as possíveis decorrências disto para a saúde mental dos sujeitos.

## **4.2. O presente**

Nesta parte da análise passaremos a nos preocupar em compreender o que entendemos por presente dos trabalhadores, ou seja, o momento do encontro dos sujeitos com a situação atual de trabalho. Para isto levaremos em consideração tudo o que já foi visto sobre a história de vida dos sujeitos, pois acreditamos na relevância da ligação entre estes dois tempos: passado e presente. Será este tempo, também, um elo com a compreensão que poderemos ter sobre as perspectivas futuras dos mototaxistas. Levando em consideração esta interação complexa dos diversos momentos da vida dos trabalhadores, acreditamos ser possível alcançar nossos objetivos, ou seja, verificarmos como os mototaxistas estão enfrentando o sofrimento no trabalho.

Obviamente, as vidas das pessoas seguem caminhos diferentes, mas há alguns pontos comuns que nos interessaram nesta pesquisa, como por exemplo, o encontro com o mototáxi. Na análise deste momento, pudemos perceber alguns fatores que apareceram no passado e que se mostram extremamente importantes para

compreendermos o ingresso desses sujeitos nesta profissão. Tais fatores são fundamentais para averiguarmos como se deu a escolha dos sujeitos por esse trabalho e as conseqüências deste encontro para eles.

#### 4.2.1. A escolha

Como pudemos observar na análise feita sobre a relação destes sujeitos com o trabalho dos pais, algo que chamou a nossa atenção foi a escassez de possibilidades. Diante da necessidade de sobreviver e gerar sobrevivência para os outros, os pais destes sujeitos, ou eles mesmos, se sujeitaram a alguns trabalhos não muito valorizados, ou seja, trabalhos aos quais a sociedade confere pouco *status*. Também a escolha da profissão de mototaxista foi marcada pela limitação de possibilidades, chegando a parecer uma não escolha, ou seja, algo imposto a eles, como aparece em seus discursos, para justificar o fato de realizarem tal atividade.

Motoqueiro Laura:

...mais, se tivesse outro serviço pra mim e eu conseguisse, eu não ficaria aqui.

...é falta de oportunidade mesmo.

Tão, tão muito difíceis, eu mesmo já coloquei currículo na cidade inteira. Até agora não consegui emprego. Hoje em dia as pessoas pra arrumar emprego exigem uma aparência sua, boa conversação, então não é uma experiência de serviço. Só que não dão a oportunidade pra nós termos a experiência, como você vai entrar no serviço? Eu mesmo nunca tive outra experiência que me ajudasse no currículo.

A falta de oportunidades declarada no discurso desta motoqueira, que cursa o ensino superior, retrata que a grande dificuldade para conseguir uma colocação no mercado de trabalho não se deve, somente, à baixa escolaridade, como declaram muitos motoqueiros – fato que percebermos, relatamos e citamos ao analisarmos o PASSADO. As outras dificuldades que aparecem nesta fala são: a necessidade de uma boa aparência, de uma boa capacidade de expressão e a de se colocar pela primeira vez no mercado de trabalho, já que só havia trabalhado como música quando bem

jovem e, agora, como mototaxista. Esta última dificuldade – a falta de experiência – como destacamos anteriormente, apareceu com muita frequência no discurso de muitos mototaxistas jovens. Se por um lado, para os mais jovens, o que está sendo reclamado é a impossibilidade de conseguir a primeira experiência profissional, por outro, para os mais velhos, o que está posto como dificuldade é a idade “avançada”.

Motoqueiro Emílio:

Isso é óbvio, né, de que nenhum desses motoqueiros que estão trabalhando na clandestinidade, e muitos que são credenciados não estariam se acaso houvesse oferta de emprego. Mais como a política no nosso país homens com mais de trinta e cinco não arrumam empregos, então pessoas acima de trinta e cinco anos de idade ~~das~~ já têm essa opção, porque aqui não tem limite de idade né. E outros empregos também, para os jovens eles não têm aonde procurar emprego; então ele busca a moto como uma saída. E isso, ao meu entender, é a administração do país, o presidente, o governador, o prefeito e todo esse segmento.

Este relato evidencia uma vinculação ao serviço de mototáxi por pessoas que prefeririam não estar realizando este tipo de trabalho. Não foram poucos os que entrevistamos e que nos deram a mesma resposta, o que nos leva a supor um prejuízo para a categoria e para esse trabalho, já que o mesmo não é benquisto nem por seus representantes. Além destas formas empobrecidas de vinculação ao serviço de mototáxi, encontramos uma outra forma muito corriqueira: o bico. Muitos motoqueiros que estão trabalhando como mototaxistas têm outras ocupações e procuraram por esta atividade como uma forma de ampliar a baixa renda.

Motoqueiro Geraldo:

...Então, quer dizer, ele é hoje um trabalho que pras pessoas – isso você vai perceber conversando com as pessoas que trabalham no mototáxi – que uma porcentagem... acho que pelo menos trinta por cento têm outra profissão. Pelo menos trinta por cento, pelo menos. Digamos que setenta por cento trabalham só disso, dependam só disso. Mais olha, tem uma porcentagem muito grande. Ou é vigia, até policiais; já aconteceu de pessoas da polícia trabalhar com a gente no mototáxi. Não sei se pra fazer

investigação; de repente... mais trabalharam, né? E aí eu percebi esse tempo que ficava ali e acabei entrando.

#### Motoqueiro Emílio:

Olha, é, porque no mototáxi não tem uma exigência de horário, eu sou livre. É como se eu fosse um empregado, uma pessoa autônoma, né? Eu pago pra casa e eu vou executar o meu serviço; eu não tenho horário pra pegar nem pra lagar. Se bem que eu tenho que ter uma responsabilidade, um compromisso com o passageiro, com o dono da agência, eu não posso tá abandonando isso daqui. Eu tenho que ter uma responsabilidade. E foi o meio que eu consegui pra poder levar um dinheiro a mais pra dentro de casa, haja visto que hoje a situação do país é muito difícil em termos de salário.

O motoqueiro Geraldo tem outras ocupações como autônomo e o motoqueiro Emílio trabalha também como motorista para a prefeitura. Podemos perceber que esta atividade congrega, como já dissemos ao falarmos sobre os sujeitos da pesquisa, um grupo bastante heterogêneo de pessoas. Este fato poderia ser objeto de estudo em futuras pesquisas junto à categoria, pois aponta que não são somente os que estão sem qualquer outro tipo de atividade que estão passando por dificuldades financeiras.

Assim como estas justificativas que relatamos, é possível que existam muitas outras para explicar por que estas pessoas se tornaram mototaxistas. É óbvio que eles estão justificando a escolha da profissão, uma vez que foi perguntado a eles como haviam se tornado mototaxistas, mas, apesar das mais diferentes respostas que recebemos, nenhuma delas trouxe a afirmação: sou, ou estou mototaxista porque quero, ou porque foi a profissão que eu escolhi pra mim. Sempre há uma justificativa que parece denotar uma certa vergonha, uma certa falta de desejo de realizar esta atividade profissional, ou pelo menos a falta de possibilidade de fazer qualquer outra coisa.

O que queremos fazer notar é que a escolha de trabalhar como mototaxista se dá, por um motivo ou por outro, de uma determinada forma que acaba sempre nos remetendo a um motivo maior: a sobrevivência. Este tipo de escolha não parece ser uma escolha que favoreça uma boa manutenção da saúde mental, pois é uma escolha

que não leva em conta a satisfação, o desejo, mas sim a necessidade básica de estar vivo.

Esta necessidade de manter-se vivo submete as pessoas aos mais diferentes tipos de sacrifícios, às vezes positivos ao bem estar físico e psíquico, e outras vezes nem tanto, mas não deveria ser a primeira coisa a se levar em consideração para escolher uma profissão, mesmo sendo um fato importante. Tal escolha tenderia a possibilitar a satisfação, apenas de nossas pulsões mais primitivas, pois trabalharíamos somente em troca de algo para comer, beber e se proteger. Sabemos que precisamos alcançar com o trabalho um tipo de elaboração muito maior: a sublimação. Agora, para chegarmos até este tipo de relação com o trabalho, precisamos mais do que uma escolha adequada, precisamos ter a oportunidade de participar, de realizar a concepção do trabalho.

#### **4.2.2. A concepção do trabalho**

Talvez, o tipo de escolha que levou a maior parte dos motoqueiros a realizar este trabalho seja um dos motivos que os levam ao grande desânimo e à falta de vontade, que observamos, para pensar o seu trabalho, a sua profissão. Aliado a isso, verificamos uma apatia diante da possibilidade de discutir a organização do trabalho, talvez fruto da reprodução dos modos tayloristas de produção no setor de prestação de serviços, como nos apontam Dejours(1993) e Pires(1998), já que esses modos separam a atividade de concepção, da atividade de execução do trabalho. O talvez tal apatia simplesmente seja pelas decorrências históricas da luta pelo reconhecimento da categoria.

Motoqueiro Geraldo:

Duas vezes nós conseguimos juntar motoqueiro, fazer passeatas, ta? A primeira vez foi uma massa muito grande, graças a Deus! Fizemos realmente, chamamos a atenção realmente. Uma segunda vez foi uma quantia menor. Só que o interessante é o seguinte: a gente chegava em ponto de motoqueiro e falava: “olha, meu amigo, é o seguinte, nós estamos brigando pra conseguir isso, isso, isso, isso.” O cara encostava na cadeira e falava: “ah, eu não vou não; não tô afim de ir não, vai lá.”

...eu acredito que nem haveria uma terceira, certo? Então, é complicado. Hoje, se eles falam: “nós vamos criar uma lei nova”, você pode ter certeza, os motoqueiros mesmo, eles não sentam pra conversar essa lei.

Aqui observamos a tentativa de alguns para transformar sua realidade, enquanto outros não se dispõem a nada. Esta disponibilidade pela transformação poderia ser um indicador de uma postura que Pellegrino(1987) chamaria de revolucionária, pois busca uma mudança na lei. Já a indisponibilidade para a discussão e para a busca de soluções coletivas poderiam denotar uma propensão à postura delinqüente, ou seja, solitária e fora da lei. De qualquer forma, o desfecho dos fatos, em Assis, foi a aprovação de uma regulamentação do trabalho no município, a qual, de fato, não ajudou em nada os mototaxistas.

Motoqueiro Denilson:

Não, não ajudou nada. Não existe aquilo ali porque você não sabe quem tá sendo beneficiado com esse dinheiro, você tá entendendo?...

...Então como que tem a lei, a lei foi montada dentro da prefeitura, então você tem que saber pra quem que vai esse dinheiro, pra quem é arrecadado esse fundo desse dinheiro, você tá entendendo? É uma coisa que não dá nem pra acreditar, se não... Não dá nem pra você entender, pra ser sincero, como foi montado.

Motoqueira Fabiana:

...A lei, por exemplo, não tem uma segurança – se você sofre um acidente – de pagar os seus dias que você tá parado. Você paga um seguro que não existe porque ele não vai pagar você, entendeu? Então, quer dizer, é um descompasso muito grande entre o que a prefeitura pede, uma série de coisas que não usa, que não existe, que é só uma série de burocracia, e o que o motoqueiro faz. Eu acho que deveria ser mais... pra valorizar mais, tinha que ser uma questão que partiria da organização pública. Se a organização pública, se a prefeitura ela oferecesse realmente infra-estrutura pros mototaxistas, por exemplo, dando curso, dando isso, dando aquilo. A atitude de alguém tem que partir... deles que não vai ser.

Há uma grande incompreensão no que se refere ao sentido da organização do trabalho e grandes lacunas entre o que a lei dispõe para que seja realizado (trabalho prescrito) e o que realmente é possível de ser feito pelas pessoas que querem realizar esta tarefa (trabalho real). No entanto, estas pessoas não podem parar de trabalhar e, para realizar o seu trabalho, ou a sua luta pela sobrevivência, passam a ajustar as diferenças entre o trabalho prescrito e o trabalho real das mais diversas formas. Esse ajuste os coloca, na maior parte dos casos, na condição de infratores, pois, durante o trabalho, o que mais importa é prover a subsistência. Cumprir a lei vira algo secundário, mas descumpri-la é ainda muito constrangedor para muitos, o que parece dificultar, ainda mais, as possibilidades de pensar o trabalho. Um fato que ilustra este posicionamento dos mototaxistas, como infratores, é o fato de que a maior parte dos que se encontram trabalhando nas ruas hoje são ilegais.

Motoqueiro Emílio:

A credencial, né? Olha, eu não gosto de viver na clandestinidade, eu quero que as pessoas saibam quem eu sou certo. Eu não estou trabalhando de mototaxista pra me esconder de algum crime que eu cometi, alguma coisa. Eu sou credenciado, toda documentação legal. Agora eu acho que não é justo a pessoa trabalhar na clandestinidade. Teria que se credenciar todo mundo, se é uma coisa que é a prefeitura ou órgão público que verifica isso, daí teria que tomar providência, até porque existe hoje parece que cento e sessenta e seis credenciados, e eu imagino que deve ter um número de seiscentas pessoas trabalhando com moto na cidade. Então é mais do que o dobro trabalhando na clandestinidade, isso aí tira toda aquela fatia do bolo do qual seria o salário nosso.

O fato de haver uma profissão que tem o maior número de seus representantes na ilegalidade é, por si só, um dado relevante. Para os mototaxistas é um fator que gera ainda mais incompreensão sobre a organização do seu trabalho, pois, como já vimos ao discutir a organização do trabalho no primeiro capítulo, a lei não cumpriu a sua expectativa de fiscalizar o serviço de forma efetiva, de tal modo que privilegiasse os mototaxistas em conformidade com a própria lei.

Motoqueiro Cláudio:

Eles criam leis, mais a lei que criou até agora não beneficia ninguém. Só beneficia eles mesmos e a lei que eles fazem, cada vez que eles cria uma lei, você vê que eles tão criando é pra (...) Acho que a vontade deles é que acabe o mototáxi na cidade. Então cada vez que eles faz uma lei é pra ficar mais difícil de você ser mototáxi, só que com isso às vezes eles tiram pessoas que querem trabalhar, que tá ali porque precisa trabalhar, que tá trabalhando certinha. E muito os que ficam na rua eles não faz nada. Tem gente que nem procura ponto porque na rua é melhor pra trabalhar. Lá você não precisa pagar seguro, lá você não precisa pagar prédio, você não paga nada. Aqui a gente é obrigado a pagar tudo! Então, aí você tem que se matar de trabalhar porque é muita coisa pra você pagar e você tem que pagar. Você tem que pagar a casa; o ponto onde você fica; aí você tem que pagar INSS, aí você tem que pagar seguro porque, se não, eles não te dão a credencial. Porque, se você não tiver um seguro que cobre, você então se ajeita. Sendo que nem tinha necessidade desse seguro porque na própria moto já tem o seguro dela, já tem aquele seguro do "DPVAT" lá que já cobre você e o passageiro, no caso. Mesmo assim eles obriga você. Não sei se é interesse financeiro no caso, não sei qual é o motivo que eles fazem a gente ter mais esse seguro a parte. Então, cada dia que passa fica mais difícil pra vida do mototáxi, fica mais... eles vão complicando cada dia mais. Até que vai chegar num ponto (...) Sei lá, vai chegar num ponto que vão desistir. Por isso que eu acho que é até o motivo que leva muitos a correr atrás de coisas que não deve, a fazer a sua correria pra levantar dinheiro, porque cada dia eles vão dificultando mais.

Este espaço de adequação entre o trabalho prescrito e o real, que deveria possibilitar a continuação, por parte do trabalhador, das teorias explicativas construídas na sua infância para explicar o mundo onde está inserido, se torna muito limitado. É limitado devido à pouca possibilidade que os mototaxistas têm de encontrar saídas, reconhecidas legalmente, para resolver possíveis problemas, mesmo porque a lei que os regulamenta, como vimos, não foi criada por eles, o que dificulta a compreensão da mesma, além de não ser conhecida por muitos, e a associação dos mototaxistas, que tem o papel legal de auxílio a estes trabalhadores, é considerada por eles como "*fajuta*" e, até mesmo, como um inimigo.

Motoqueiro Geraldo:

...nós temos uma associação fajuta aqui em Assis que ela serve pro encarregado dela, pro presidente dela fazer bingo;

Além de limitado, o espaço de adequação entre o trabalho prescrito e o trabalho real é também perigoso porque, se o profissional não conseguir transitar somente dentro deste espaço limitado, ele passa a infringir a LEI Nº 4.123 DE 26 DE DEZEMBRO DE 2001, podendo acarretar-lhe vários tipos de sanções previstas na mesma.

Ter uma situação de trabalho perigosa e limitada não parece, aos trabalhadores mototaxistas, uma retribuição razoável da sociedade e pode ser um dos fatores que levou, e pode continuar levando cada vez mais, muitas pessoas a romperem com o “*Pacto Social*” (Pelegrino, 1987) e a buscarem, na “*delinqüência*”, uma vingança contra os que as desrespeitam. Uma outra reação possível por parte dos trabalhadores, segundo o mesmo autor, seria a revolução, mas em uma classe que paga altos preços pela sua desunião, seria a saída menos provável. Isto de forma alguma significa que o trabalho de mototáxi é uma fábrica de delinqüentes, mas sim que a sociedade e, como participantes da mesma, os próprios mototaxistas precisam rever muitas de suas atitudes, para que estes últimos encontrem, na sua situação de trabalho, o mínimo de condições necessárias para a manutenção adequada de vida.

Atualmente o espaço de trabalho do mototaxista lhe propicia um terreno muito hostil e instável para que continue a realizar sua epistemofilia. Durante esta tentativa de tornar possível a relação de seu registro imaginário com o registro da realidade, e do seu registro diacrônico com o registro sincrônico, o obstáculo que se apresenta à maior parte deles é a ilegalidade, ou seja, algo que não favorece o reconhecimento do trabalho pela sociedade, nem pelos próprios mototaxistas, membros desta mesma sociedade. É muito importante não confundirmos ilegalidade com delinqüência, pois estar na ilegalidade não significa, necessariamente, ter rompido com o “*Pacto Social*” (Pellegrino, 1987) e, muito menos, com o *Pacto Edípico*, mesmo se encontrando em situação de discordância da lei.

### 4.2.3. O julgamento dos pares

Apesar de todas as dificuldades enfrentadas pelos mototaxistas na realização do trabalho e da maioria deles assumir que o seu serviço não é uma coisa que estariam fazendo se tivessem outra opção, eles reconhecem em si e nos seus colegas de trabalho o valor de lutarem por manterem-se vivos. Alguns até têm orgulho do serviço que realizam e outros conferem grande importância ao serviço de mototáxi como uma alternativa ao transporte público.

Motoqueiro Alberto:

Eu tenho o maior orgulho! Eu tenho o maior orgulho de ser mototaxista, porque em respeito das pessoas que me chamam, então quer dizer que se eles deram valor ao meu trabalho, ao que eu faço. Por que eu, que faço eu não tenho que dar valor também? Porque nós também por isso - eu como sou uma pessoas – eu acho que a gente tem que dar valor a tudo aquilo que faz bem pra você, né? O que faz bem pra você, que seja bom.

Motoqueiro Emílio:

...eu acho que é um transporte moderno hoje, porque pega aonde o passageiro está, dá o direito do passageiro escolher o motoqueiro, leva aonde ele quer, às vezes dá uma paradinha no meio do caminho pra ele fazer alguma coisa, pra comprar alguma coisa, pra ele levar pra casa, porque ele vai embora, né? Que é aquele passageiro que ele trabalha, que ele vai saindo do emprego, né?

Evidencia-se nestes relatos um julgamento positivo e o auto-reconhecimento; no entanto, não reconhecem, ou reconhecem pejorativamente a saída ou a alternativa que muitos de seus colegas adotam para realizarem sua tarefa, ou seja, alguns julgam muito mal os seus companheiros que, ao realizarem suas tarefas de mototaxistas, cometem pequenos ou grandes delitos no trânsito e até mesmo incorrem em crimes como o tráfico de entorpecentes. Referem-se aos seus companheiros como

bagunceiros, como bandidos e como pessoas que contribuem, de forma muito ruim, para a categoria como um todo.

Motoqueiro Bruno:

...têm que falar que tem; tem pessoas que não leva o serviço a sério, leva como tráfico, leva como bagunça. E por outro lado tem muitos pais de família, que são, bem dizer, que leva a sério. Esses são mal vistos por causa dos outros, por causa desses que não dá valor ao serviço que faz. Então, a categoria ela é mal vista.

Motoqueiro Humberto:

...porque tem muitos que não têm credencial, não têm nada né? Nós tem, né, a maioria aqui tem. Mais tem muitos que não têm então estraga pra nós. Mais tem muita gente... Por exemplo, tem bastante gente boa, mais tem muito ruim no meio, e os do meio estraga pra nós. Tem muita gente boa, muito pai de família que vive disso né, vive praticamente só disso. Mais tem muitos que usa o mototáxi pra fazer outras coisas, então é aonde estraga a nossa crasse.

Motoqueiro Geraldo:

Meu, mais você sabe que ele é clandestino, que é ele que tá queimando a nossa categoria.

Através de seus discursos, alguns mototaxistas denotam um certo repúdio pelos companheiros que se valem da moto para realizar outros tipos de serviços e pelos que não são credenciados. No caso dos não credenciados, isto se dá porque estes tiram, dos motoqueiros credenciados, parte importante de sua renda, trabalhando sem os encargos que os mesmos têm que pagar por seguirem as determinações da lei. Além disso, eles acreditam que os não credenciados, juntamente com os que realizam outros tipos de serviços, contribuem para uma baixa aceitação do serviço na cidade, tanto pelas autoridades, como pela população.

Um outro fator relevante para a análise do reconhecimento dos pares é o medo e, sobre ele, trataremos mais adiante, mostrando como se apresenta e é afirmado pelos mototaxistas na situação do trabalho. Por hora nos interessa saber que, para alguns mototaxistas, a coragem em enfrentar o medo dos perigos que encontram no trânsito é um fator importante para o reconhecimento entre seus pares.

Motoqueira Fabiana:

Porque o que importa pra eles... é você que tem que ir provando com o tempo que você é motoqueira, e ser motoqueira pra eles é não cair no meio da rua, é tirar fininha de carro, é passar no sinal vermelho, sabe, cortar o trânsito, aí você é motoqueira. Então, quando você vai provando que você não é barbeira, aí tudo bem.

Isto nos remete à questão da virilidade apontada por Dejours (1992) ao relatar o perigo enfrentado pelos trabalhadores da construção civil e como uma estratégia de defesa ajudava tais profissionais a lidarem com o risco evidente da morte. No caso dos mototaxistas, é a sua habilidade como motociclista que lhes permite desafiar o perigo, o que pode representar uma defesa psíquica contra o medo da morte.

Sobre o julgamento dos pares, podemos compreender que ele se dá de forma que os mototaxistas reconhecem a coragem dos seus companheiros por estarem buscando sua sobrevivência e a de suas famílias, enfrentando todos os perigos e dificuldades da profissão. Apesar de ser algo positivo, é muito diferente de um reconhecimento profissional pela capacidade técnica que o trabalhador apresenta na execução e concepção do seu trabalho. Além disso, muitos não reconhecem as formas encontradas por alguns mototaxistas para realizarem seus trabalhos, ou por não serem credenciados ou por estarem envolvidos com atividades ilícitas, o que compromete o reconhecimento social da categoria, tornando-se um grande instrumento para denegrir a imagem da mesma.

É importante ressaltar que tanto o medo como a baixa aceitação da sociedade – à qual, a partir de agora, nos referiremos como reconhecimento social do trabalho – são importantes para o estabelecimento da ressonância simbólica com a situação de trabalho, pois interferem, direta ou indiretamente, na escolha, na elaboração e no

juízo deste. Portanto, para uma efetiva compreensão dos fatos sobre o encontro dos mototaxistas com a situação de trabalho, deveremos buscar uma elaboração integrada destas questões que estamos analisando de forma separada.

#### **4.2.4. O reconhecimento social do trabalho**

Ao falar sobre o reconhecimento do trabalho, Dejours (1993) ressalta a importância do reconhecimento dos pares, por serem, tecnicamente, as pessoas, consideradas por eles, as mais capazes para julgar. No entanto, não deixa de mencionar a importância, para o trabalhador, do reconhecimento da comunidade de que faz parte. Levando isto em consideração, podemos pensar o quanto é importante para os trabalhadores serem reconhecidos por sua família, por seus amigos e por todas as outras pessoas que formam o ambiente social a que são vinculados. Encontramos no discurso de todos os mototaxistas tal preocupação.

Motoqueiro Cláudio:

Bom, o serviço de mototaxista é um serviço discriminado, acho que até dentro da sua própria família eles não aceitam que você seja um mototaxista [risos]. É um serviço que ninguém dá valor, todo mundo acha que mototaxista é bandido, é traficante, é biscateiro. Então, todo mundo vê o mototaxista com esses olhos. Ninguém valoriza o trabalho do mototaxista.

Motoqueiro Humberto:

Não, minha mulher não gosta, minha mãe também não gosta. Não é um serviço bom! Você não tem estabilidade. Sei lá, eu acho, assim, que o cara que tá trabalhando registrado... na minha cabeça, né, o cara que vale é isso. Realmente você tem um seguro, né? Agora o mototaxista é o quê? É aquele que paga pra trabalhar, né? O mototaxista ele paga pra trabalhar, porque, você sabe, tem dia que você paga e você não faz nada, você vai embora estressado pra casa.

Motoqueira Laura:

Bom, meu pai nunca falou nada, ele nunca mesmo! A minha mãe disse que é muito arriscado, ela tem medo. Só que em outra parte, ela fala que é serviço de vagabundo, que é uma profissão que eu faço porque eu não tenho coragem na vida, mais não é bem por aí, é falta de oportunidade mesmo!

Ser reconhecido como vagabundo, como sem coragem na vida para buscar algo digno para fazer, não é o tipo de reconhecimento esperado por muitas pessoas. Para a motoqueira Laura, ser reconhecida desta forma pela sua família faz com que ela se apóie na necessidade de subsistência para sentir-se digna. Mas, de certa forma, isto vai interferir na sua percepção de seu trabalho, pois ela afirmará que sua profissão propicia o comodismo e, se a pessoa não tomar cuidado, entra e vai ficando.

Motoqueiro Laura:

Eu não me vejo terminar a vida em mototáxi, morro de medo disso, de não conseguir nela, porque é uma profissão cômoda, você se acomoda a ela. É uma coisa que, profissionalmente, você cresce numa parte e regride em outra. Então quer dizer que é uma coisa que, se você puder sair disso, seria ótimo!

Você cresce porque você tá lá, você tá financiando. É o seu dinheiro, a sua vida, nisso você cresce porque você aprende a lidar com dinheiro, a dar valor nele, né, e em você mesmo. Mais regride porque é uma profissão que você se acomoda. Dependendo do emprego que aparece, você fala: “a não isso aí no mototáxi eu ganho mais”. Só que aí você não vê que você não tem férias, não tem décimo terceiro, não tem tempo pra si próprio, porque, se você não trabalhar, você não ganha, então nisso você regride.

Há aí uma certa concordância com o discurso de sua mãe, pois a motoqueira assume que existe uma inércia promovida pelas vantagens da atividade, o que talvez pode estar evidenciando algum tipo de sofrimento patogênico devido à sua, constantemente frustrada, busca por ser reconhecida como uma trabalhadora. Buscar o reconhecimento para uma profissão que possibilita para seus representantes um pequeno espaço de concepção do trabalho é algo muito difícil. Encontramos esta dificuldade no discurso de outros mototaxistas.

O mototaxista Cláudio ri ao relatar a situação de falta de reconhecimento familiar para com o seu trabalho. Rir da desaprovação familiar ao seu trabalho pode estar evidenciando uma forma de defesa contra o sofrimento vivido pela dificuldade que ele enfrenta em conceber um trabalho que ele só consegue reconhecer em contraste com outras atividades: pois seu trabalho só é igual aos outros pelo fato de não ser uma atividade criminosa.

Motoqueiro Cláudio:

Pra mim, eu encaro como um trabalho normal como qualquer outro serviço que você tá trabalhando: não tá roubando nada de ninguém. Pra mim é um serviço de mototaxista; pra mim é o meu serviço.

Mesmo afirmando a normalidade do seu serviço, no seguir de seu discurso reconhece que, para a sociedade, o seu trabalho não é nada comum; pelo contrário, é tido como algo que não oferece nenhum tipo de reconhecimento e como um dos piores postos de trabalho a ser ocupado por alguém. Nem o fato de não estar roubando nem matando, de não ser um bandido nem estar cometendo nenhuma atitude ilícita trazem para o trabalhador alguma dignidade.

Motoqueiro Cláudio:

Só o fato de você querer trabalhar, já querer trabalhar e não estar na rua roubando já é uma coisa boa que você tá fazendo. Por exemplo, você poderia ser um traficante, um ladrão qualquer e não um mototaxista, e talvez até você não seria tão discriminado. Talvez um traficante hoje tem mais valor do que um mototaxista, ninguém discrimina tanto o traficante hoje.

Tal fato pode ser facilmente encarado pelos motoqueiros como um rompimento do *Pacto Social* (Pellegrino, 1987), já que eles se encontram trabalhando da forma que julgam ser correta e, de alguma maneira, não se percebem reconhecidos como deveriam. Tal *Pacto* que se estrutura como uma negociação em que ambas as partes, trabalhadores e sociedade, têm seus direitos e deveres, se apresenta desequilibrado. Vimos que geralmente os mototaxistas vêm de famílias pobres nas quais, desde cedo, aprendem a importância e a dignidade do trabalho, mesmo que este seja um trabalho

de pouco *status* social. No entanto, eles trabalham e não são reconhecidos pela sociedade. Alguns até sentem que lhes é conferido um prestígio menor que aos fora da lei. Dificilmente podemos imaginar que estes trabalhadores alcancem uma identificação com este trabalho, o que, sabemos, não favorece muito uma boa manutenção da saúde mental.

Encontramos no discurso de alguns motoqueiros a afirmação do sentimento de vergonha por ser mototaxista. Sentimento que, segundo Gaulejac (2001, p. 37), tem sua gênese “associada à *confrontação do sujeito com o mundo social*.” A “*vergonha*” se inscreve então nas *relações sociais*, mas faz eco no psiquismo dos sujeitos, pois é “*gerada a partir da identidade negativa*” atribuída a eles mesmos. Este sentimento é tão intenso que até o motoqueiro Geraldo, uma das pessoas que mais afirmam ter orgulho de sua profissão, que foi o fundador da primeira cooperativa de mototáxi de Assis e que até deixou um outro trabalho para continuar nesta atividade, assume que sente vergonha em determinadas situações quando as pessoas percebem sua ocupação.

Motoqueiro Geraldo:

[pausa] Olha, é o que eu te falei, eu não escondo o que eu faço, não tenho vergonha, como eu te comentei. Os meus alunos sabiam que eu dava aula, os meus clientes, se eu saio de uma firma e vou pra outra, eu passo. Eu fico triste porque eu acho que quem tem a perder são as pessoas que têm a mente fechadas, né, as pessoas que de repente dão condições de comentários pra essa falta de reconhecimento, mais é complicado, é complicado! Muitas vezes, as pessoas que é moto taxista..., eu por exemplo, se eu tiver com colete, eu não entro no banco. Tem esse lado, assim, entendeu? Ninguém quer entrar num banco e falar: “opa, aquele ali é um mototaxista”. Não tenho vergonha do que eu faço, mais também não quero sair mostrando: “eu sou mototaxista”. Com certeza tem muitos nessa mesma situação.

Porque você vai ver, isso é normal aqui em Assis, a pessoa trabalha de mototáxi, ela ta trabalhando quando está em cima da moto, só que, quando ela chega num lugar que tem pessoas bem arrumadas, bem vestidas, de repente ele fica sem graça de entrar como motoqueiro. Então, eu vou te falar que não afeta, afeta. Eu estaria mentindo. Dificilmente você vai ver, por exemplo, um mototaxista tomando uma sorvete com colete. Você vê um

policial, você vê um farmacêutico, você vê um médico, você vê um dentista, você vê qualquer pessoa de repente de outra categoria com o uniforme. Pra ele é até interessante, ele mostra, “olha eu trabalho no banco, trabalho numa Usina, né”, o cara vai e usa, o mototaxista não. Isso causa um certo, uma certa vergonha às vezes, tá? Causa! Mais veja só, não vou deixar de ser e não vou esconder não, se chegar em mim em qualquer lugar e perguntar: “você é mototaxista?” Sou!

Notamos a dificuldade para o motoqueiro de entender o sentimento que tem sobre sua ocupação. Ele facilmente percebe a desvalorização que a sociedade confere ao seu trabalho, mas apresenta algumas dificuldades para assumir o quanto isto lhe afeta. Isto se apresenta no discurso do mototaxista Xisto de forma ainda mais complexa. Ele afirma a vergonha de trabalhar como mototaxista, através da negação da mesma, ou seja, a vergonha aparece como algo que deviria sentir por fazer parte de uma profissão tão desvalorizada pelos outros e por ele; mesmo sendo uma atividade que lhe provém o sustento de uma forma que ele, julga, honesta.

Motoqueiro Xisto:

E encontrei assim por acaso um colega aqui, outro ali, tudo engravatado e tal, chegando ne mim e falando: “O Xisto, o que se tá fazendo da vida?”, “Ah, eu so mototáxi”. “Mas pô, você, mototáxi?! Você que era um aluno dez na classe, na escola, trabalhando de mototáxi? E eu que era um burro...” – que nem ele falava, né – “eu que era um burro, rapaz, não sabia nem fazê minhas provas e você tinha que passá oia pra mim, porque se não, eu não sabia. Hoje eu sô um advogado formado e você aí, rapaz! Cria vergonha nessa cara e volta a estudar.” Foi nonde que eu parei assim, na hora que ele saiu, que eu sentei e parei pra pensar, eu vi que ele tinha razão. E, meu, [tossiu] eu pretendo voltar a estudar, se Deus me ajudar.

Mas se hoje não tivesse mototaxista era mais 170 passando necessidade. Aí ia sê onde muitos desses 170 ia traficá, ia robá, ia matá, ou ia fazê alguma coisa errada. Porque que nem eu mesmo; eu ainda graças a Deus eu tenho, eu não tenho é... vergonha de trabalhá. Se eu tivé desempregado e eu tivé precisando, eu ponho uma inxada nas costas e vou carpi um quintal prum vizinho ou pra alguém que seja.

É importante que fique claro que a vergonha se dá devido à percepção do sujeito sobre o valor atribuído ao seu trabalho, ou seja, o indivíduo mesmo, ao negar que sente vergonha do que está fazendo, já está afirmando a possibilidade disso. Evidencia-se, então, sua percepção do fato, pois não lhe foi perguntado se sentia vergonha de realizar este trabalho. Outros motoqueiros apresentam em seus discursos a mesma percepção e a mesma dificuldade, e acabam falando da vergonha de forma indireta.

Motoqueiro Bruno:

Adoro esse serviço! Pena que não é registrado, que você não tem uma profissão, que você tem..., como é que chama, que você pode chegar numa pessoa, numa loja e comprar e levantar a cabeça e falar assim, “eu sou mototaxista,” com orgulho. Você não pode falar isso porque, desde quando você fala ‘eu sou mototaxista”, a pessoa até olha você com outros olhos.

O mototaxista Bruno deixa claro que gosta de sua profissão, assim como muitos outros motoqueiros, mas faz notar que, apesar disto, seu trabalho tem coisas ruins como a impossibilidade de se orgulhar dele. O exemplo da loja, que ele apresenta para nos remeter à questão do não reconhecimento, refere-se a um outro problema enfrentado pelos mototaxistas: a falta de crédito. Por não terem como comprovar renda, não podem comprar a prazo.

Motoqueiro Cláudio:

É uma coisa que às vezes você até entristece com isso, porque você tá trabalhando, você trabalha igual os outros, você ganha, só que você não tem valor, ninguém reconhece o seu serviço. Então é uma coisa que te deixa triste você saber que você só pode comprar se você chegar e pagar à vista, pagar à vista. Você não tem crédito na praça. [pausa] É bastante complicado.

Se, por um lado, alguns motoqueiros não conseguem perceber-se reconhecidos pela família ou pela sociedade e têm que lidar com a vergonha, por outro, alguns motoqueiros alcançam o reconhecimento do seu serviço dentro de casa, apoiados no

fato de ser esta atividade a que provém o sustento familiar e pela seriedade com que realizam o seu trabalho.

Motoqueiro Bruno:

No começo ela achava... Ficava com medo, tudo, mais certo tempo ela acostumou e hoje ela até dá força, tudo. Ela sabe que eu levo o serviço a sério, e não vou, como é que chama, pra putaria, pra... Não. Serviço é serviço e isso aqui pra mim é uma responsabilidade. Isso aqui pra mim é o que eu levo pra minha filha comer. Não é um meio de diversão, é um negócio sério. Eu mesmo levo a sério, todos que trabalham comigo sabem que o meu serviço é sério, não é brincadeira nem nada.

Motoqueiro Alberto:

Muito bom! Nunca teve uma reclamação e eu nunca deixei de falar o de dentro de casa, nada dentro de casa.

De certa maneira, alguns mototaxistas conseguem encontrar nesta situação de trabalho espaço para o reconhecimento e alguns até brigam por ele. Outros ainda, como o caso do mototaxista Emílio, acreditam que o reconhecimento social da categoria é coisa de tempo e se apóiam no reconhecimento utilitário que a sociedade mantém sobre a categoria. Segundo Emílio, as classes populares reconhecem bem o serviço, o que pode nos remeter a pensar como a estruturação de classes talvez influencie a percepção do serviço, já que o motoqueiro diferencia a sua clientela socialmente e financeiramente.

Motoqueiro Emílio:

Olha, eu não vejo crítica não, eu carrego passageiro, não vamos dizer a elite, o alto escalão do dinheiro, mais o trabalhador humilde, pequeno, a classe média. Carregamos homens, mulheres, jovens, idosos, adolescentes, não tem assim uma separação de idade e também financeiro, o pessoal aceita sim.

Sabemos que a questão do reconhecimento da categoria dos mototaxistas é algo muito complexo e difícil de ser alcançado, pois encontra inúmeros obstáculos. Vai desde um simples ciúme de maridos e namorados, que não querem que suas mulheres andem na garupa de motoqueiros e pra isso inventam várias histórias para denegrir a imagem destes, até a questões de interesses políticos e financeiros, pois a entrada do mototáxi como mais uma opção para o transporte público nacional, interfere nos negócios de algumas pessoas, como, por exemplo, os taxistas e os donos de empresas de ônibus. Por isso, muitos mototaxistas sabem que não podem ficar expostos ao frágil reconhecimento de uma lei municipal; é preciso o reconhecimento da categoria pelo Ministério do Trabalho.

Motoqueiro Emílio:

Olha, a mensagem que eu tenho a dizer é a seguinte: que nós precisamos organizar a categoria através de um sindicato e tá voltando a atenção pra que essa categoria seja reconhecida de fato pelo ministério do trabalho, para que tenhamos valores reconhecidos sobre a medicina do trabalho, por exemplo. Que hoje, se um motoqueiro sofrer um acidente, ele vai ter dificuldade numa aposentadoria. Nós não temos ainda um direcionamento para o futuro sobre isso daí. Isso aí eu venho colocando na cabeça de muitos companheiros: que nós precisamos porque é uma categoria que não é reconhecida, trabalha-se muito, presta-se um serviço importante pra sociedade, mas ainda o órgão público não reconheceu isso como uma categoria de fato. Isso é para a população que continue utilizando o nosso serviço, estamos prontos pra prestar o serviço sempre de melhor qualidade possível. Quando tiver alguma reclamação, alguma sugestão que venha até nós que estamos prontos pra receber uma proposta.

No discurso do motoqueiro Emílio, aparece a preocupação com a organização da categoria, o que seria fundamental para que conseguissem o reconhecimento legal e social do seu trabalho, da sua categoria profissional. Talvez o reconhecimento pelo Ministério do Trabalho seja mais uma ilusão, igual a que o reconhecimento municipal representou quando estava para ser efetivada a LEI Nº 4.123 DE 26 DE DEZEMBRO DE 2001, pois talvez só isso não seja suficiente para que trabalhadores alcancem o respeito merecido. De qualquer forma, será um passo extremamente importante para a

categoria, ainda mais se este reconhecimento vier, como pretende o motoqueiro Emílio, através da união da categoria que lutaria e conquistaria seus direitos. Seria um passo importante também para a saúde mental destes trabalhadores, já que poderiam participar da criação da organização de seu trabalho, o que facilitaria a atividade de concepção e as possibilidades de reconhecimento. Esta união, que é possibilitada e que possibilita o reconhecimento da categoria, é frágil aqui em Assis e pode constituir um importante fator para análise do sofrimento dos mototaxistas. Segundo Pellegrino (1987), esta resposta coletiva de buscar a transformação do que se encontra instituído na sociedade seria o que ele chama de “*revolução*”. Para ele, isto representa a melhor alternativa que os trabalhadores poderiam encontrar diante de um sentimento de desequilíbrio na relação de “*toma lá da cá*” do “*Pacto Social*”.

### **A união e a identificação dos mototaxistas**

Ao tratarmos da união dos mototaxistas, talvez fosse melhor que disséssemos a desunião dos mototaxistas. O fato é que observamos no discurso dos motoqueiros, com grande frequência, o relato sobre a desunião da classe, o que chega a parecer uma contradição quando lembramos da história da aprovação da categoria na cidade. Talvez estes anos de luta por um reconhecimento legal, que não trouxeram as melhorias esperadas – pelo contrário ajudaram, como eles mesmos dizem, a “*bagunçar*” tudo – bem como a forma como esta lei foi aprovada sejam alguns fatores que ajudaram a fomentar a desunião entre os mototaxistas.

Esta desunião surge no discurso dos mototaxistas como causa e efeito, como produto e produtora de determinados fatos. O motoqueiro Geraldo, por exemplo, acredita que a desunião dos motoqueiros é o que impossibilita que a classe consiga melhorias e reconhecimento e, da mesma forma que o seu colega Bruno, afirma que ela seria fruto do individualismo dos motoqueiros.

Motoqueiro Geraldo:

Porque cada um só pensa em si, o interesse, entre aspas, as pessoas pensam assim: “eu quero saber de ganhar...eu fazendo os meus vinte, trinta reais hoje, tá bom. O resto eu quero que se exploda!”.

Motoqueiro Bruno:

Não, eu acho que não são uma categoria unida.

Ah, são muito... Os mototaxistas são assim muito... Os mototaxistas é assim, muitos são unidos, mais a maioria, oitenta por cento eu vou dizer, é tudo individual. Cada um pensa nele, em si próprio, muitos pensam em si próprio, não pensa no outro, portanto muitos trabalham irregular, não respeita o rapaz que foi lá, cadastrou a moto, fez tudo que tinha que fazer. Isso já é um desrespeito grande, em cima do que paga e do que não paga. Porque, se eu não pago, eu estou desrespeitando aquele que tá pagando, que tá trabalhando certo, isso eu já acho que é um grande desrespeito.

Ambos percebem a desunião da classe como fruto do individualismo. O mototaxista Bruno complementa afirmando que isto gera um desrespeito entre os próprios integrantes da categoria. Desrespeito este que pode gerar ainda mais desunião, desunião que pode gerar ainda menos reconhecimento para a categoria. Todas estas circunstâncias tendem a gerar um círculo vicioso, o que dificulta muito para a resolução dos problemas.

A discordância em relação aos motoqueiros que não são credenciados também é algo que surge como um fator de desunião da classe. É muito comum encontrarmos motoqueiros reclamando dos profissionais que não estão devidamente credenciados e que continuam trabalhando, bem como dos que se utilizam da condição de mototáxi para o tráfico de drogas. Além dessas discordâncias, as quais já falamos em outros momentos, encontramos outra: ela acontece entre os que trabalham nas agências e os que trabalham em pontos na rua.

Motoqueiro Emílio:

Olha, existe algumas divergências entre motoqueiros de agência e motoqueiro que está na rua, mais é divergência assim, por passageiro.

Todos estes aspectos da relação entre os motoqueiros nos levam a visualizar uma categoria extremamente cindida. Não é difícil compreender, muito menos imaginar

a quantidade de confusões e dificuldades criados por este problema. Isto, então, se torna um enorme obstáculo quando imaginamos a luta que a categoria ainda tem que enfrentar pelo seu reconhecimento nos mais diferentes âmbitos. Portanto, é um fator a ser urgentemente pensado pelos mototaxistas e por qualquer pessoa ou instituição que pretenda auxiliá-los nesta tarefa. Compreender este processo tão complexo parece ser algo difícil e importante. Não julgamos que com esta pesquisa e com a explanação que fizemos sobre o assunto explicaremos e solucionaremos os problemas, mas esperamos lançar luz sobre alguns pontos.

Alguns aspectos já analisados poderiam nos ajudar a compreender tal fato, pois entendemos que questões como a união tem ligação com a possibilidade encontrada pelo trabalhador de identificar-se com o seu trabalho. Esta possibilidade está ligada ao modo como se dá o encontro do sujeito com a situação de trabalho; por isso tratamos da escolha da profissão, da concepção do trabalho e do reconhecimento dos pares e da sociedade.

Os dados analisados até agora, indicam que estes processos não são muito favoráveis a uma identificação satisfatória. A escolha da profissão aparece, na maior parte dos casos, marcada pela determinação das necessidades básicas de sobrevivência. Na concepção do trabalho, os mototaxistas encontram um espaço extremamente limitado para preencher a enorme lacuna entre o trabalho prescrito e o trabalho real. Com relação ao julgamento dos pares, este só é favorável no que diz respeito ao reconhecimento pela coragem em enfrentar todos os riscos e as dificuldades na luta pela sobrevivência. O reconhecimento social é parcial, pois a sociedade sabe valorizar a utilidade do serviço, mas não reconhece o profissional, levando alguns motoqueiros a sentirem vergonha de realizarem tal atividade. Considerando o que notamos até aqui se torna difícil esperarmos uma união efetiva da classe como um todo e parece evidenciar-se uma falta de identificação dos trabalhadores com a sua profissão.

Vimos anteriormente como a falta de identificação atinge a categoria. Muitos encaram a profissão como bico, outros se, tivessem qualquer oportunidade, já teriam se afastado desta atividade e outros, ainda, entraram e foram ficando por comodidade. Chegamos a encontrar até quem afirmasse que nunca se sentira mototaxista. A

motoqueira Fabiana afirma isso e também faz uma generalização para a categoria sobre a falta do sentimento de pertença, sobre a falta de identificação com a categoria.

Eu acho que eu nunca me senti mototaxista.

Não existe! Primeiro porque eu creio, eu, eu mesmo não acredito em classe, né? Eu não acredito que exista uma classe que tenha consciência, eu acredito sim que existem segmentos numa sociedade que se identificam com esses ou aqueles processos que, sabe, de uma forma ou de outra, se juntam pra reivindicar isso ou aquilo. Mais que não existe uma classe, proletário, burguês, eu não acredito nisso não. Isso pra mim não faz sentido. Mais mesmo que eles não saibam se faz sentido ou não, eu acho que eles não têm um sentimento de pertencimento a alguma coisa, no caso o mototáxi. Isso é fácil de você, eu acho que no meu caso é fácil de perceber o porquê. Uma questão simples: por que não se forma uma cooperativa de mototáxi? [...]Porque ninguém quer ser identificado como mototaxista, eles não se sentem e não querem sentir pertencente aqui. Porque um já foi caminhoneiro, e queria continuar caminhoneiro. Por exemplo, o ... ele trabalhou em serralheria, foi mandado embora, mais queria continuar a trabalhar. Então, a impressão que dá é que eles estão ali sem território, eles então ali porque precisa sobreviver. Mas não querem, quando você fala em reunir pra conversar alguma coisa referente ao mototáxi, por exemplo, montar o sindicato, como eles querem montar o sindicato, precisa ver! É mil empecilhos que eles arrumam, mil discursos de, só que no fundo, quando você vai ver, você escuta cada discurso e você vê que no fundo tudo aquilo ali são obstáculos, que eles colocam, maiores do que realmente são, pra justamente não ter.

Tudo isso nos leva a crer numa baixa possibilidade de identificação por parte dos mototaxistas para com o seu trabalho, o que não é um fator positivo para a manutenção da saúde mental dos trabalhadores. No entanto, encontramos alguns motoqueiros que afirmam terem na agência onde trabalham um ambiente de união. Reconhecem que este fato é raro entre as agências e demonstram dar grande valor a isto.

Motoqueiro Xisto:

Pelo meno na onde eu trabalho ali é o companheirismo. Que nem; tem muito mototáxi na cidade aí que não tem isso. Um age de má fé com o outro. E onde eu trabalho ali, é, não tem isso. Eu já trabalhei em vários mototáxi aqui. Conheço gente.. ,muitos... de todos os mototáxi eu tenho amizade. E o pessoal fala: “lá onde eu trabalho é ... assim, assim, assim, assado” e onde eu trabalho não tem disso. Não tem esse negócio de um querê prejudicá o outro. Se um tá passando apertado, tem algum problema e tal, a gente vai e escuta, procura vê o que que tá acontecendo. Se a gente pudé ajuda, a gente ajuda. Se a gente não pudé a gente conversa, explica e tal, vê que as coisa não é assim. Que nem eu falei mesmo que eu me separei, né? Eu tinha me separado da minha mulher, hoje faz um mês. Esse mês vô falá pro cê, passei uma barra que eu... a cabeça fica assim, sabe? As coisas não funciona direito. Eu não, eu não pensava em nada. Tinha dia de eu ficá o dia inteiro sem falá nada com ninguém. E eu sô tipo da pessoa que gosta de conversá; o que é necessário, esse negócio de ficá jogando conversa fora também que ... tem hora que é melhor ficá com a boca fechada do que ficá jogando conversa fora. E eu fiquei muito... sei lá um negócio que me fez mal, sabe?

O pessoal viu que eu tava daquele jeito, foi conversar e tal. Hoje a hora que eu saí daqui, eu vô no advogado pra mim voltá com a mulher. Então vai eu e ela. Se fosse em outro lugar, nego ia metê o pau e tal; meus próprio colega ia dá em cima da minha mulher. E lá não tem disso. O patrão... o patrão não, né, porque ele não é patrão que é dono lá, ele é amigo da gente. Chama, conversa e explica: “A coisa não é assim; é assim, assim e tal”. Então eu gosto de trabalhá lá por causa disso. Lá não é como uma firma, é como se fosse uma família. Já falei, dali eu não saio. Só se ele falá: “Eu não quero mais você aqui e pronto”. Só que, se ele falá isso, eu encosto minha moto e vou procurar um serviço, porque em outro lugar eu não trabalho.

Assim como o motoqueiro Xisto, existem outros motoqueiros que, mesmo diante da impossibilidade de identificação com a categoria, têm o conforto de poderem se identificar com os colegas da agência onde prestam serviço. Criar um espaço de trabalho tão acolhedor que se assemelhe a um lar, a uma família pode ser uma boa estratégia de defesa coletiva. Isso sem dúvida constitui-se em um fator favorável à saúde mental e se assemelha muito ao que Dejours (1993) chama de “*Espaço Público*” ou “*Espaço da Palavra*”, ou seja, uma construção do grupo de momentos de conversa,

de trocas. Este “Espaço” possibilitaria, segundo o autor, a resolução de problemas e a busca do “Sofrimento Criativo” no trabalho. Um dos problemas muito enfatizados, na fala dos trabalhadores, são os riscos da profissão. Esses riscos despertam um sentimento de medo, o que todos sabemos é, comumente, algo que dificulta o desenvolvimento do trabalho.

#### 4.2.6. O medo

Ao tratarmos do medo estamos levando em consideração a definição proposta por Dejours (1992, p. 63): “*um conceito que não é propriamente psicanalítico – e que responde por um aspecto concreto da realidade e exige sistemas defensivos específicos.*” O autor afirma também que o medo é inerente à situação de trabalho, sendo, portanto, algo que atinge a todos os trabalhadores, independente do trabalho que estes executem. Faz, no entanto, a ressalva de que em alguns trabalhos o medo tem um *papel modesto* e em outros ele é mais evidente.

No caso dos mototaxistas, o medo aparece com muita frequência em seus discursos. Estes profissionais, durante a execução de seu trabalho, se encontram expostos a uma série de riscos. Acidentes de trânsito, assaltos e latrocínios são os maiores motivos dos temores dos mototaxistas.

Motoqueira Laura:

Olha, eu já fui assaltada uma vez trabalhando a noite. Depois que eu fui roubada, eu não trabalhei mais à noite. Bater a moto eu nunca bati ,graças a Deus, morro de medo. Às vezes você tem que fazer uma corrida meio em cima da outra que te pedem, né? Nessa hora você tem que correr, nessa hora eu peço a Deus pra que nada me aconteça, porque eu tenho muito medo de um dia bater a moto e acabar machucando minha perna, meu braço, poder, sabe, lesar mais pra frente isso. Mais é o tal negócio, sabe, você tem que sair de casa, pedir a Deus, rezar, porque é só Deus que piedade, ninguém pode fazer nada. Porque você sabe, você tá no trânsito tá arriscado acontecer alguma coisa, então você tem que ter muita fé. E roubo, a gente tem medo, procura andar com pouco dinheiro, mais é coisas que se

tiver que acontecer... E aquele negócio, se você tiver fé e esperança, porque todo serviço tem os seus riscos, né? Esses são os nossos.

#### Motoqueiro Alberto:

Tá no mototáxi, o lado ruim dele é que a sua moto quebra muito, a sua moto ela precisa de refazer o motor muito rápido, umas das partes ruim do mototáxi é você ser assaltado, assassinado, isso é a parte ruim do moto táxi. E você não ter apoio da prefeitura. Acho que o pior do moto táxi é esse lado. O mototáxi é isso, “ah eu tô sendo muito radical!”, eu não sou radical, eu posso bater de moto, alguém pode me assaltar, e nós não sabemos quem carregamos nas nossas costas. O lado ruim do mototáxi é as pessoas se arriscam porque têm que sobreviver.

Fica evidenciada, no discurso dos mototaxistas, a afirmação do medo que estes trabalhadores sentem na situação de trabalho. Aparece freqüentemente a referência a Deus como possibilidade de proteção contra os riscos que enfrentam. Outro fator importante que aparece no discurso do motoqueiro Alberto é o que Dejours (1992, p. 78) vai chamar de “*ansiedade gerada pela disciplina da fome*”. O trabalhador deve enfrentar a sua ansiedade da morte para “*enfrentar uma exigência ainda mais imperiosa: sobreviver*”. Isto fará com que os trabalhadores encontrem formas para suportar o perigo, que, ao ameaçar a saúde física, ameaça também a saúde mental dos trabalhadores. Estas formas são as defesas psíquicas elaboradas pelos trabalhadores, de forma individual ou coletiva.

Os acidentes de trânsito, muito temidos entre os motoqueiros, são os responsáveis pela elaboração de estratégias defensivas preocupando os motoqueiros das mais diferentes formas, pois podem representar vários tipos de ameaças. Eles tanto podem machucar, ou matar o condutor e o passageiro, como danificar, ou destruir a moto, seu instrumento de trabalho. Qualquer uma dessas possibilidades é péssima para o motoqueiro, pois excetuando a morte, todas as outras conseqüências de um acidente podem representar vários dias parados, sem trabalhar, sem conseguir o dinheiro que conquistam diariamente com o trabalho. Eles não têm nenhuma garantia trabalhista sobre acidentes de trabalho.

Motoqueiro Humberto:

...o mototaxista, se ele cai e machuca e tiver que ficar parado, você vai receber de quem? Tinha um seguro aí mais ele não vale, não pagava ninguém. Ficava parado o seguro. Então não adianta você pagar uma coisa e que você não vai receber de volta, vai pagar pra que, né?

Motoqueiro Emílio:

Que hoje, se um motoqueiro sofrer um acidente, ele vai ter dificuldade numa aposentadoria. Nós não temos ainda um direcionamento para o futuro sobre isso daí...

Existem outras preocupações com relação aos acidentes que surgem nas falas dos motoqueiros. O motoqueiro Geraldo diz preferir morrer, a se machucar e ficar inválido, sem possibilidade de trabalhar e de ter uma vida sexual normal.

Medo de ficar em casa.

Sofrer um acidente. Porque eu penso assim, se você perde alguém hoje, se você tem uma esposa que você perde ela, você arruma outra e você toca a sua vida pra frente. Agora, se essa esposa ela fica inválida, você vai ter coragem de deixar essa esposa ali na cama inválida e sair com outro? Quer dizer, você tá preso do mesmo jeito, você entendeu? Então a pessoa fala assim: "poxa vida, o cara não recolhia uma previdência social." Você entendeu? "Não tinha nenhuma conta bancária bonita, bem recheada, aí sofre um acidente e fica inválido em cima de uma cama, aí a mulher não pode arrumar outro marido e ainda tem que trabalhar pra sustentar o cara inválido".[...] Então a invalidez é o maior, e infelizmente, é o que a profissão acaba levando a gente. Eu acho que em outras situações, morte, olha temos casos aí da pessoas que morreram, eu sou daquela opinião, se a pessoa vier me assaltar leva a moto, leva dinheiro, leva tudo. Eu tenho um filho pra acabar de criar, deixa eu vivo, leva o restante. Eu acho que, com um jeito, a gente consegue convencer a pessoa; pode chegar disposta a te matar, assaltar, e matar, mais, se você souber levar, se souber conversar com ele, você ganha a cabeça dele. Tem que ser igual vendedor.[...] Então medo de

alguém me assaltar, pegar, matar esse medo eu não tenho, agora invalidez eu tenho.

É devido à relevância dos riscos de acidentes no trabalho como mototaxista que observamos facilmente um tipo de defesa coletiva que eles descobriram para lidar com o medo do trânsito.

Quando falamos sobre o reconhecimento do trabalho, observamos a descrição feita pela motoqueira Fabiana sobre o que os motoqueiros idealizavam ser um bom motoqueiro. Esta idealização se baseava na habilidade dos motoqueiros de pilotar sua moto, mas não de qualquer forma e sim de uma maneira arriscada e perigosa. Segundo Dejours (1992), acrescentar voluntariamente perigo a uma situação já perigosa, possibilita ao trabalhador acreditar que está controlando os riscos, o que lhe traria um certo conforto psíquico. Para melhor funcionamento deste estratagema todos devem participar, ninguém deve demonstrar medo, se não, pode remeter os outros aos seus próprios medos. Portanto para que possam continuar trabalhando, devem desqualificar o companheiro medroso, considerando-o um mal profissional. Isto tudo evidencia o caráter coletivo da defesa, bem como o fato disto ser um dos fatores que possibilitam o reconhecimento dos pares e em alguns locais de trabalho, como os canteiros de obras, passam a fazer parte do ritual de ingresso dos iniciantes (trotes).

Motoqueira Fabiana:

Olha, aconteceram situações muito engraçadas, porque assim, é... Quando eu fui trabalhar, né, primeiro... Eu sei pilotar, mais eu sou muito pequenininha, e a minha moto era titã, né, então eu ficava na pontinha do pesinho assim, né? Então é chacota! Chacota porque eu sou mulher, chacota porque eu era pequena, chacota porque eu não conhecia as ruas, entendeu? Tipo assim, “vai lá não sei onde? Mais onde é que é isso?” Eles me explicavam tudo errado, tirava sarro de mim, riam da minha cara. Aí o ... ia lá e falava: “não Fabiana, é aqui assim, assim.” Mais isso tudo foi muito legal, essa brincadeira, foi muito legal. Não chega a ser um preconceito sabe, por parte dos motoqueiros, eu sinto que não é um preconceito, “ah, é mulher!”, não é isso? Porque o que importa pra eles... é você que tem que ir provando com o tempo que você é motoqueira, e ser motoqueira pra eles é não cair no meio da rua, é tirar fininha de carro, é passar no sinal vermelho,

sabe, cortar o trânsito, aí você é motoqueira. Então quando você vai provando que você não é barbeira, aí tudo bem.[...] E eles são muito moralistas, sabe, então já leva o nome, já desvaloriza, já desqualifica profissionalmente, já começa pôr em cheque se é boa profissional ou não. Mais comigo isso não aconteceu, porque eu já entrei em outra situação, já tinha namorado, e o namorado era motoqueiro e tal, e tal.

Podemos dizer que a evidência dessas defesas representam, para nós, a evidência, também, de um alto grau de sofrimento psíquico, provocado pelo medo no trabalho do mototaxista. Sobre a questão de sofrimento psíquico no trabalho, podemos dizer que encontramos outros fatores, além do medo, que são fundamentais para a compreensão de como os motoqueiros vivenciam isso durante a realização de suas atividades.

#### **4.2.7. O sofrimento dos mototaxistas**

O sofrimento, como nos diz Dejours (1993), é algo inerente e necessário à situação de trabalho. É só por meio do enfrentamento criativo do sofrimento que o trabalhador pode alcançar o prazer no trabalho, pode sublimar. No entanto, a impossibilidade de dar uma solução criativa ao sofrimento advindo dos problemas e desafios encontrados na situação de trabalho, bem como a impossibilidade de promover uma concordância entre o trabalho prescrito e o trabalho real podem levar o trabalhador ao desprazer, ao sofrimento patológico.

Os mototaxistas enfrentam muitos obstáculos no seu encontro com a situação do trabalho. Vimos que estes obstáculos começam desde a escolha da profissão, se estendem pelo limitado espaço de concepção do trabalho e pelo reconhecimento dos pares e da sociedade. Além disso, enfrentam vários riscos e perigos ao executar o seu trabalho. A forma como lidam com tudo isso está marcada pela luta pela sobrevivência que é a resposta dada para todo o sofrimento: trabalham nisso porque precisam sobreviver, enfrentam os riscos porque precisam sobreviver, sentem vergonha do trabalho que realizam, mas não têm que ter vergonha de estar trabalhando, pois não estão roubando nem matando.

Todas estas dificuldades não passam despercebidas, assim como o seu efeito para o psiquismo dos trabalhadores também não passa. A motoqueira Laura nos relata sobre o que ela chama de desgaste mental que atinge os mototaxistas:

Eu acho que é da profissão, entendeu, porque aquele desespero pra ganhar dinheiro, é conta pra pagar, é moto que quebra, é muita pressão, então a profissão já deixa a pessoa meia estressada, né? Então, se não tiver um psicológico legal, a pessoa acaba, sabe, se estressando e descontando nas pessoas.

Primeira coisa, pneu quando fura, é horrível! A moto é difícil pra você conduzir. Quando o pneu fura, você perde tempo, você perde corrida. Isso daí são fatos que te estressam. Você pegar passageiro e ele começar enrolar o tempo seu. Você não pode perder tempo de maneira nenhuma, você vai almoçar, você almoça em quinze minutos, é rapidão, porque sempre você tem que tá aqui. Tudo faz parte do tempo, entendeu? Você não gosta de pegar nada que ocupa seu tempo, tem que ser tudo... Então eu acho que é o movimento da rapidez que acaba atrapalhando a gente. Quando a moto quebra então... Igual a minha moto quebrou na quinta-feira, eu tava saindo de casa e estourou a roda traseira, eu perdi o dia inteiro de serviço. Aquilo eu já fiquei estressada de uma certa maneira, porque você pensa: "pô eu tenho um monte de conta pra pagar e não posso trabalhar, a moto quebrou". E são coisas que acontece, você ta nessa profissão não tem como, tudo desgasta. A gente fica doente! Faz parte, entendeu? Só que a gente não pensa na hora, fica estressado e tal, né, e é isso aí.

Olha, o ser humano, você vê o corpo físico, ele não agüenta tanto tempo, tem hora que você pega uma gripe, você... Tem dia que você não acorda legal. São doenças que nós temos, entendeu? Quer dizer, a moto anda, anda, desgasta, você quer que ela nunca quebre uma peça, ela vai quebrar. Então tem tudo a ver, entendeu? Tanto o ser humano como uma condução, tudo vai quebrar adoecer, é a lógica isso daí!

Eu acho que é o desgaste mental né, porque você trabalha muito com a cabeça, né, o trânsito, o povo entre si. É difícil lidar com o ser humano, né? Tem pessoas que te tratam bem, tem pessoas que te tratam mal, então é... O trânsito em Assis é horrível, ninguém dá seta, o povo entra, não respeita moto, se puder passa por cima, então isso daí é uma forma de dar estresse e a pessoas vai adoecendo. E você não pode descansar porque, se você perder dia de serviço, você não paga nada. Você não tem umas férias, então

assim são coisas que com o tempo você vai se desgastando e acaba adoecendo.

...Mais assim é ruim, mais eu gosto da profissão. Então eu procuro não pensar muito nisso pra não pirar.

A motoqueira demonstra claramente, em seu discurso, a consciência das possíveis conseqüências dos problemas que os mototaxistas enfrentam. Ela percebe que entrar em contato com uma situação de trabalho como a deles pode acarretar muitos danos, tanto à saúde física como à saúde mental e evidencia uma defesa contra tal situação: desviar o pensamento para “*não pirar*”. Isto é um fator que favorece a desunião, pois os outros motoqueiros dificilmente querem pensar sobre a profissão, o que dificulta encontrar uma saída criativa para o enfrentamento dos problemas, favorecendo o sofrimento patogênico.

Produzindo este tipo de sofrimento, os motoqueiros terão muitas dificuldades para conseguir mudar a situação de trabalho que têm e, além disso, caminham na direção de uma série de prejuízos à saúde. Diante deste fato, algumas pessoas podem ter a impressão de que a profissão de mototaxista seria algo inviável. No entanto, é preciso saber que nem todos os mototaxistas estão descrentes da categoria e julgam que tudo isto não passa de uma fase ruim e que as coisas podem e devem melhorar muito. Afirmam que os motoqueiros chegarão a se unir, mas que, antes, precisam de um tempo de dificuldades para compreender como devem se portar diante das situações adversas. O sofrimento traria então a maturidade suficiente para que a categoria se unisse e buscasse os seus direitos de cidadãos e trabalhadores.

**Motoqueiro Geraldo:**

Não. Não, se eu tivesse perdido as esperanças, eu teria partido pra outra, pra outra segunda atividade ã, entendeu? Perdeu as esperanças não, mais eu acho assim que eles vão ter que apanhar mais um pouco. A gente vai ter que apanhar mais um pouco, entendeu? Aí de repente, digamos que saia lá de dentro uma raiva e essa raiva faça a gente brigar pra valer mes mo.

Quase tudo no Brasil é na briga, né, desde a época histórica tudo foi na briga, nada foi... Eu sou corintiano, meu amigo, então não vem nada fácil. Se eu falar pra você que eu acho que vai ser facinho, que alguém vai vim, vai

passar a mão na cabeça e vai perguntar o que que a gente tá precisando, não vai! Foi difícil! E eu acho que é dessas dificuldades que a gente se fortalece, que de repente a gente consegue algo bom, entendeu?

Percebemos na fala do motoqueiro Geraldo uma esperança na categoria que, segundo ele, um dia conseguirá seus objetivos, mesmo que motivados pela raiva. Ele acredita que todo este sofrimento é fonte de amadurecimento para os mototaxistas, pois a dificuldade, como ele mesmo diz, fortalece, e o que eles estão realmente precisando, é fortalecerem sua união, sua identidade enquanto trabalhadores mototaxistas.

#### **4.3. O futuro**

Com base no Passado e no Presente dos nossos sujeitos, objetivando compreender a relação com o trabalho que estes vêm mantendo desde crianças, até os seus encontros com a situação do trabalho como mototaxista, entraremos agora na análise das perspectivas futuras destes trabalhadores. Da mesma forma que estes vivenciaram e vivenciam as situações propiciadas pelo trabalho, no Passado e no Presente, e realizam internamente elaborações acerca dos mesmos, o Futuro também aparece como algo vivenciado internamente por esses sujeitos. Observamos estas concepções sobre um possível futuro através de diferentes relatos de esperanças e/ou desesperanças.

Para os motoqueiros Cláudio, Humberto e Laura, o futuro seria muito bem vindo juntamente com uma nova oportunidade de trabalho, pois não desejam continuar como mototaxistas.

Motoqueira Laura:

Eu quero ser uma ótima profissional, tanto se eu for polícia, ou na matemática, e quero ter... Não quero ser rica, mais quero ter minha casa própria, meu emprego... se eu tiver isso, eu serei muito feliz. Isso é o importante pra mim.

Motoqueiro Cláudio:

Ah, eu sinceramente... Trabalhar como mototáxi enquanto der, e quando aparecer outro serviço pra fazer, sei lá. Depois, só Deus sabe como que vai ser o meu futuro [riso]! Entregar na mão de Deus e deixar rolar.

Motoqueiro Humberto:

Eu vou falar a verdade, a única coisa que eu espero é arrumar um serviço, parar com esses mototáxi, viver, né? Criar a molecada, né, dar estudo pra eles, essas coisas!

Além de arrumar outra ocupação para se livrar do mototáxi, evidencia-se no discurso do motoqueiro Humberto a preocupação com os filhos. Tal preocupação aparece com frequência no discurso dos mototaxistas que são pais. O motoqueiro Bruno, apesar de afirmar que quer continuar com as duas ocupações que tem hoje – a de mototaxista e a de pizzaiolo, pois considera que sua família está vivendo bem – não quer este futuro para sua filha.

Não, eu quero continuar trabalhando no meu serviço à noite, como pizzaiolo à noite, e de dia como mototáxi, pra mim graças a Deus é excelente. E dá pra mim sustentar a minha família legal, graças a Deus.

Tenho, se Deus quiser, eu pretendo trabalhar até, se Deus quiser, colocar ela numa faculdade, fazer uma faculdade. Esse é o maior sonho que eu tenho pra ela hoje; eu não sei, quando ela crescer, o que ela vai querer ser, seguir outra coisa, ou... Mais eu pretendo, se Deus quiser, colocar ela numa faculdade.

...não é esse destino que eu quero pra ela, o mesmo que eu tenho.

Esta opção de realizar os sonhos e as esperanças através dos filhos aparece de forma muito direta no relato do motoqueiro Denilson, que se julga incapaz de esperar alguma coisa melhor para si mesmo, devido à sua falta de estudo. Reconhecer que a falta de estudo o impede de encontrar e esperar melhores oportunidades para si, talvez possa significar, se lembrarmos Pellegrino(1987), que o trabalhador reconhece que não

tem muito a oferecer à negociação que faz com a sociedade no estabelecimento do *Pacto Social*. Não oferecer muito pode significar não esperar muito; portanto, o trabalhador deveria se conformar com a baixa retribuição, por parte da sociedade e de seu trabalho, que tem e que terá. Ele afirma que a questão da baixa escolaridade está presente, interferindo em todas as possibilidades de sua vida, até mesmo a de buscar um futuro diferente. Então, busca essa transformação nos filhos.

Motoqueiro Denílson:

É melhor hoje em dia você ver seus filhos, né, tentando fazer aquilo que você não pôde fazer.

A gente queria é lógico, que o futuro da gente fosse bem melhor, você tá entendendo? Só que do jeito que vai indo, dificultando cada vez mais as coisas, fica cada vez mais pior a gente não ter o estudo. Igual eu falei pra você, a gente, por não ter estudo que a gente tá nessa [...] Eu tenho vontade de realizar o meu sonho um dia. Eu conheço muita gente, mais, como falta estudo, então a dificuldade é cada vez maior. Se não tivesse essa dificuldade, aí era fácil, ia, conversava nos lugares, você mesmo pessoalmente, né, levava os seus dados tudo certinho, o seu currículo, então você taria prestando exame, concurso, você taria prestando tudo. Mais você não tem, então fica difícil pra você.

A opção de realizar-se através dos filhos pode significar uma projeção que estaria sendo utilizada como mecanismo de defesa para aliviar o sofrimento. Já que o motoqueiro sente a impossibilidade de visualizar para si uma melhor sorte, pode pelo menos buscar isto fora, no futuro dos filhos. Esta elaboração poderia nos parecer muito precária e triste, mas se torna bem aceitável quando nos deparamos com aqueles que nem mesmo isso imaginam que podem aspirar. Há motoqueiros com perspectivas muito mais desanimadoras para o futuro, pois reconhecem a dificuldade que têm hoje para pensar em estudar os filhos. O motoqueiro Cláudio reconhece a dificuldade que tem em arranjar um emprego hoje em dia, devido a sua baixa escolaridade. Afirma que não tem condições de voltar a estudar e que não teria condições de bancar os estudos e os sonhos de formação de suas filhas, o que, segundo diz o entristecer bastante. Como vimos acima, conta com a ajuda de Deus para que este lhe dê uma nova possibilidade

de trabalho, como se isso fosse um milagre. O único sonho que lhe resta é o de voltar às suas origens no campo.

Motoqueiro Cláudio:

Ah, não sei... Pra ser sincero pra você, a minha vontade era morar num sítio. A minha vontade era essa viver, sossegado longe de tudo a bagunça, só que é meio difícil da gente conseguir, mais é um sonho que eu tenho, né... É difícil porque dificilmente eu vou conseguir ter um estudo hoje, pra conseguir concorrer no mercado inteiro igual os outros. Porque a maioria dos serviços que você vai fazer hoje, a maioria dos serviços pede até curso universitário, a maior parte dos serviços. Então hoje eu não tenho condições de chegar numa faculdade, nem mesmo as minhas filhas. Hoje eu vejo que...que não tenho condições de pagar uma faculdade pra elas; nem pra elas que estão começando hoje, imagine pra mim que já estou já quase no fim de carreira!

Porque eu tenho certeza que, do jeito que eu estou hoje, eu não consigo pagar faculdade pra elas.

Porque o sonho de todo pai é ver seu filho estudando. A minha filha do meio, mesmo, tem o sonho de ser médica veterinária, só que a gente não tem condições de pagar uma faculdade de veterinária pra ela.

Esta perspectiva de voltar às origens para escapar dessa vida que estas pessoas encontraram nesta cidade, é algo que volta a aparecer em outros discursos. Buscar, no futuro, a volta ao passado também pode surgir como uma defesa para o sofrimento enfrentado no presente. O motoqueiro Alberto relata que a vida nesta cidade é muito difícil e que pretende arrumar algum dinheiro que lhe possibilite voltar à cidade de onde veio e onde se encontra a sua família, para abrir um negócio por lá e, assim, sustentar sua família.

...Só que, como eu vim de Minas Gerais, eu tenho um sonho assim, meu sonho é voltar embora, pra Minas. A cidade é muito pequena e simples, sabe, é pequena só que é turística. Só que foi lá que eu nasci, lá tá uma boa parte da minha família, lá também tá a minha mãe, ta minha sogra, meu sobrinho, meus cunhados, a primaiada, todo mundo é de lá. E é um lugar muito bonito, foi onde eu nasci, entende? [...] Mais a minha vontade era fazer uma especialização em... no salão, pegar a minha família, se eu tiver alguma

coisa fixa aqui, eu vendo, coloco dentro do meu carrinho e vamo embora. Porque lá a minha esposa já tem uma casa que ganhou da mãe. Então a minha vontade, a hora que eu tiver estabilizado e tiver uma certa quantia, eu vou embora de Assis. Assis é muito difícil morar em Assis, reconheço as pessoas que muito me ajudaram aqui, mais viver em Assis é muito difícil!

De qualquer forma, pouquíssimos são os motoqueiros que questionados sobre seus futuros, elaboram uma resposta em que se vêem trabalhando como mototaxistas. Não encontramos muita esperança no que se refere à melhoria das condições de trabalho. Essa aspiração só é possível de se constatar com os motoqueiros que construíram alguma identificação positiva com o seu trabalho e estes são muitos poucos. Mesmos assim, sabem que para acontecer este futuro melhor para a categoria, é necessário que os trabalhadores se unam e lutem para alcançar seus objetivos e sua cidadania.

Infelizmente os que acreditam nisso e, principalmente, os que têm disposição para isso são bem poucos. Muitos acreditam que são as autoridades que devem criar condições favoráveis para que eles possam continuar trabalhando e não se enxergam como fundamentais para a construção efetiva da categoria. Sobre isso, acreditamos que a análise da vida e ligação com o trabalho nos possibilita compreender algumas coisas, se buscarmos fazer a integração do que viemos observando ao longo no Passado, Presente e Futuro desses profissionais. Integrando estes tempos, podemos compreender que não seria o esperado que tais sujeitos tivessem uma perspectiva favorável diante das situações a que foram e vêm sendo expostos há tanto tempo. Além disso, não é preciso ser muito perspicaz para saber que, na crise recessiva que o país vem enfrentando, dificilmente podemos ter expectativas de uma situação melhor de vida.

A análise do que chamamos de Passado destas pessoas nos possibilitou compreender suas origens, suas elaborações sobre o trabalho de seus pais e sobre o trabalho de uma forma mais geral; afinal, muitos dos nossos sujeitos, começaram a trabalhar desde que eram crianças. Além disso, nos permitiu compreender, de uma forma diferenciada, o encontro dos sujeitos com a situação de trabalho, já que a relevância de alguns fatos do Passado, são muito perceptíveis na elaboração que os

sujeitos produzem do Presente, assim como este deve ter influências na re-elaboração daquele. O Futuro se apresentou no discurso destes indivíduos como parte de todo este processo que parece um todo vivo, ou melhor, as coisas se encaixam não de forma estanque, parada, mas sim como se tudo estivesse em plena transformação: tanto o Passado, como o Presente e também o Futuro. Nada se apresenta como acabado, mesmo que os motoqueiros tentem passar esta impressão em algumas partes de seus discursos. A mobilização que cada pergunta, sobre qualquer tempo, gerava, era o reflexo do turbilhão em que todos os fatos relatados se encontravam, onde todos os motoqueiros se encontravam, onde nós pesquisadores também nos encontramos.

Tudo isso nos permitiu tirar algumas conclusões, através da orientação teórica que seguimos e outras conclusões mediadas não somente por teorias, mas também por emoções, o que sem dúvida alguma influencia o resultado da pesquisa que apresentamos. Ficou evidente que somos afetados de todas as formas ao realizarmos a pesquisa e que mantermos nossa postura de pesquisador significa lembrarmos disto quando estamos escrevendo, ou realizando qualquer outro processo do método.

### Síntese Conclusiva

Através da análise dos dados coletados em toda esta pesquisa, de acordo com o referencial da Psicodinâmica do Trabalho, concluímos que as pessoas com as quais trabalhamos tendem, nas suas relações com o trabalho de mototáxi, a um tipo de sofrimento psíquico que não possibilita uma boa manutenção da saúde mental, ou seja, tende àquilo que Dejours (1993) designou como “*Sufrimento Patogênico*”. Tal fato remete a uma impossibilidade de lidar adequadamente com a situação de trabalho, tanto pelas características objetivas ligadas às condições de trabalho como pelas características subjetivas da condição interna de cada sujeito. Como pudemos observar, a tentativa de juntar os conteúdos diacrônicos e imaginários, com os conteúdos sincrônicos e reais, não ocorreu com muita tranquilidade e de forma positiva para o trabalho e para os indivíduos.

Não pretendemos afirmar haver elo causal nesta relação, do tipo que responsabilize a atividade profissional por adoecer seus integrantes e nem ao contrário. No entanto, pudemos observar que as condições de trabalho no mototáxi são muito ruins e perigosas, remetendo os motoqueiros a situações extremamente difíceis de serem solucionadas, pois o que está em questão é a luta pela sobrevivência. É esta mesma luta que leva ao ingresso, nesta categoria, de pessoas que nunca desejaram um tipo de trabalho como este e que, muitas vezes, não gostam de moto, nem de pessoas. Tudo se apresenta como um grande círculo vicioso de problemas e dificuldades, promovido, também, pela grande dificuldade encontrada por estas pessoas em conseguirem outra colocação no mercado de trabalho.

O mototáxi surge na vida das pessoas como uma opção, diante de uma situação muito complicada e temida: o desemprego. Isto talvez seja um dos fatores principais para não encontrarmos no discurso dos sujeitos desta pesquisa, a afirmação de que haviam se tornado mototaxista porque queriam. O que pudemos averiguar é que a escolha por este tipo de trabalho se dá pela falta de melhores alternativas para promover uma subsistência. O mototáxi surge como algo não desejado e que remete as pessoas a suas impossibilidades para buscar algo diferente, mas também, é o que as

mantém vivas. Este tipo de escolha não favorece uma boa relação com o trabalho, como vimos.

Além disso, esta relação é marcada por uma impossibilidade de concepção da tarefa, pois não existe um espaço seguro para que os sujeitos transitem na busca da adequação do trabalho prescrito ao trabalho real. Também não há uma possibilidade de reconhecimento técnico dos pares, a não ser pela luta contra o medo, que os levou a pensar o conceito do que é ser um bom mototaxista pelo desafio da morte – o que não deixa de ser uma estratégia defensiva coletiva – e pelo fato de serem trabalhadores que estão lutando honestamente pelo seu sustento e o de sua família. O reconhecimento social, como percebemos no discurso dos próprios motoqueiros, não é nada positivo para estes trabalhadores, pois são tidos como vagabundos, traficantes, acomodados, aliciadores etc. Tudo isso somado, nos leva a compor uma condição muito pouco favorável para que estabeleçam a Ressonância Simbólica com a situação de seu trabalho, bem como não possibilita para o trabalhador perceber-se retribuído no “*toma lá da cá*” do Pacto Social (Pellegino, 1987). Portanto há uma forte inclinação a não se chegar à sublimação através do trabalho, muito menos à identificação com este. Esta falta de identificação é, como vimos, um dos principais motivos da desunião da categoria.

Esta desunião que analisamos, é um fator que dificulta e muito o estabelecimento de um Espaço de Palavra, ou Espaço Público, para a categoria dos mototaxistas, o que seria fundamental para a recuperação de melhores condições de trabalho, de uma boa manutenção da saúde mental através deste mesmo trabalho e de cidadania para estas pessoas. Encontramos no discurso de apenas uma pequena minoria a disposição para pensar e discutir publicamente os problemas da categoria. É muito difícil encontrarmos motoqueiros dispostos a lutar politicamente pela conquista de seus direitos. A maioria acredita ou espera que as autoridades competentes irão resolver seus problemas. Isso sem dúvida traz um certo conforto e comodidade para alguns integrantes da categoria, a qual parece se tornar cada vez mais cansada e individualizante. Grande parte destes trabalhadores não consegue pensar além das fronteiras de seus enormes problemas individuais, fato que analisamos sem julgarmos moralmente, mas também não podemos deixar de afirmar suas conseqüências para a

sociedade, que, como nos propõem Dejours(1999) e Birman(1997), se encontra cada vez mais acometida pelos problemas provocados pelo crescente individualismo.

Este individualismo, que encontramos nas fontes consultadas e também nos relatos dos mototaxistas, parece ser extremamente intensificado pelas condições de miserabilidade que enfrentam as pessoas em nossa sociedade pós-industrial. A falta de oportunidades intensifica a competição e a desumanização das atitudes para com as outras pessoas. A delinqüência, de que nos fala Pellegrino(1987), é algo realmente muito visível em nossa sociedade. Esta se estrutura cada vez mais de forma perversa, concentrando suas riquezas e possibilidades na mão de um número ainda menor de pessoas. Devemos notar que não podemos julgar os delinqüentes simplesmente afirmando que estes estão errados, pois assim pareceria que a nossa sociedade se encontra no rumo correto, seguindo e trilhando os melhores caminhos para a humanidade, o que, sabemos, não é, nem de longe, a verdade. Quando acolhemos o conceito de delinqüência proposto por Pellegrino, o fazemos notando a felicidade do autor em usar um termo tão pejorativo para tratar da resposta, individual e pouco útil a sociedade, dada por algumas pessoas.

Fica-nos evidente que a resposta encontrada pelas pessoas que trabalham no serviço de mototáxi, está bem distante da delinqüência, pois se trata de um trabalho, ainda que pouco reconhecido e que não confere nenhum *status* aos seus profissionais. Apesar de haver uma minoria de pessoas, infiltradas dentro da categoria, que realizam atividades ilegais, o que também acontece e muito em outras profissões, estes trabalhadores se aproximam mais da delinqüência pelo preconceito e pela hipocrisia de uma sociedade que julga muito facilmente o alheio, mas é incapaz de reconhecer-se com problemas.

Nesta pesquisa, em que propusemos fazer uma análise dos reflexos do trabalho de mototaxista para a saúde mental de seus integrantes, acabamos nos deparando com uma série de problemas muito parecidos com os relatados por Dejours na introdução do seu livro **A loucura do trabalho**. A categoria dos mototaxistas se encontra imersa numa realidade tão hostil, tanto pelas condições de vida como pelas condições de trabalho e pela forma como a sociedade os trata, que fica difícil pensar em saúde mental no trabalho, se o que está em jogo é a sobrevivência pura e simples.

Algumas vezes parece que estamos diante do mesmo quadro vivido na Europa, principalmente na Inglaterra no final do Século XIX, onde os trabalhadores e os miseráveis eram vistos como um câncer social que precisava ser curado de qualquer forma. Naquela época, foi dada uma procuração à ciência para a resolução dos problemas. Vimos então, como nos relata Dejours, o fortalecimento dos grandes alienistas – antepassados de nós, psicólogos –, dos sanitaristas e dos cientistas políticos e morais que deram um tipo de solução ao problema. De qualquer forma, este momento é um marco para a ciência social, já que esta tem que passar das elocubrações teóricas à prática. Não acreditamos que a saída encontrada tenha sido a melhor para a maioria, pois como fica claro no texto citado, a vinculação da ciência era com os interesses de uma minoria detentora dos meios de produção, minoria que se via extremamente acuada pela grande violência, promiscuidade, banditismo e drogadição que invadiam as cidades.

O fato é que observamos uma situação muito parecida quando olhamos para a situação atual de nossas cidades, também acometidas e amedrontadas pela violência, promiscuidade, banditismo e drogadição. No entanto, não cometeremos aqui o erro de imaginarmos que a ciência irá dar conta de resolver os problemas sociais, nem mesmo os problemas dos mototaxistas. Acreditamos, sim, ser possível que este nosso trabalho – que esperamos se desenrole em outros trabalhos sobre a categoria – levante algumas questões que possam ajudar as pessoas a refletir sobre uma categoria que já se encontra espalhada por todo o país e também pelo mundo. Não devemos entender e muito menos tornar o serviço de mototáxi mais um problema de nossa sociedade, já que é possível fazer dele uma solução para milhares de trabalhadores neste país. Imaginamos que, para que isto aconteça, deve-se buscar, como um primeiro e grande passo, o reconhecimento do Ministério do Trabalho para e por esta categoria. O papel que nos cabe, se quisermos encontrar algum lugar nesta história, é o de contribuir com o desenvolvimento de pesquisas e publicações que tenham o compromisso de trazer à discussão os interesses desses trabalhadores.

## **REFLEXÕES FINAIS**

Neste momento, gostaria de pedir licença aos meus leitores para que me dêem a permissão de me referir a este pesquisador na primeira pessoa do singular, pois neste momento consegui a licença de meu co-autor, meu orientador, para me dirigir novamente a vocês desta forma menos acadêmica. Sentimos, eu e meu orientador, que era necessário uma elaboração da minha trajetória ao longo da pesquisa, assim, como foi necessário, uma elaboração do meu trajeto até o objeto pesquisado.

Ao final desses dois anos e meio de pesquisa, achei muito interessante a atividade de reler o texto inicial que preparei para a qualificação, em que escrevo minha história de vida e como esta se liga ao presente estudo, com o intuito de retomar, neste momento, o que aconteceu desde que comecei a pesquisar. Realmente ter escrito aquela parte do trabalho e tê-la lido agora foi muito importante para que eu pudesse retomar algumas coisas que me trouxeram até aqui, onde me encontro: à beira da tão temida defesa – que eu, na realidade, antes de me deparar com ela de fato, de direito e de dever, não tinha nenhum medo. Neste presente momento, ou seja, redigindo os parágrafos finais, sinto não muito medo, mas muitos medos. O principal deles é o de um dia voltar a ler o que eu escrevi sobre estes trabalhadores e não achar esta atividade divertida, como senti quando retomei o começo do texto, nem mesmo de achar que, quando mais jovem escrevia muito mal, mas sim de não reconhecer, no que fiz, o melhor que eu podia ter feito neste período.

Muitas vezes, no decorrer de minha vida como mestrando, me questioneei sobre muitas coisas da pesquisa e deixei muitas pessoas confusas e algumas magoadas. Eu mesmo me magoei muitas vezes. Acredito que só com o tempo vou entender tudo o que aconteceu, apesar deste já ter me trazido muitas contribuições. Uma delas é a compreensão de que escrever uma dissertação não significa estar sentado e digitando, mas pode sim significar um bom tempo sem chegar perto do texto. Nessas horas, o orientador é fundamental e o meu, apesar de sua modéstia, é muito bom. Os abandonos da dissertação foram vários e muitas vezes me levaram a viver um período à frente, ou seja, meus planos para o Doutorado. Em determinadas épocas, a angústia é tão grande que pensar no futuro é bem mais animador e tranquilo do que se deparar com as obrigações e compromissos assumidos com os outros e consigo mesmo. Se fosse a Análise de Dados chamaria a isso de projeção! Análises à parte, tenho minhas

desculpas e meus agradecimentos para fazer, mas isto devo fazer pessoalmente e não através do texto.

Outra questão importante que percebi no decorrer da pesquisa é que essa história de neutralidade do pesquisador realmente não existe. Durante a coleta de dados, em um determinado momento, encontrei tanta resistência para conseguir as entrevistas – sentia, por parte dos entrevistados, tanto receio em falar – que eu comecei a ter receio de perguntar. Fiquei com medo de que alguma coisa de ruim pudesse me acontecer por eu estar querendo saber de algumas coisas. Foi como se eu estivesse me metendo onde eu não devesse. Só consegui resolver isso quando percebi que não era o risco que deveria sumir, mas sim o castelo que deveria ruir: fazer pesquisa é um risco. Um risco não somente para mim, mas também para eles que estavam expondo coisas muito importantes sobre eles mesmos e sobre a categoria. Nunca se sabe o que vai ser feito com o que se oferece aos outros, ou seja, por mais que eu explicasse minhas intenções, eles realmente não sabiam o que eu iria fazer com o que eles me diziam e eu também não posso adivinhar o que as pessoas poderão fazer com o que eu escrevi nesta pesquisa. É claro para mim, e aí minha neutralidade vai por água abaixo novamente, o desejo de que isto um dia se reverta em algo que possa trazer benefícios para essas pessoas que contribuíram comigo, mas não tenho nenhuma garantia disso para oferecer nem a eles, nem a mim mesmo. Esse é um risco que nós tivemos que correr e, ao que parece, um risco que toda pesquisa corre.

Ao final de todo este percurso e ciente de tantas novas coisas, percebo minha história mesclada com a deles e, para quem me conheceu nesse período, serei sempre o fulano que estuda os mototaxistas. No entanto, para que meus leitores se tranquilizem, estou ciente de que não sou um mototaxista, nossas histórias de vida têm muitos pontos de divergência. Apesar de motoqueiro e de ter me dedicado a compreender a categoria, não me fundi a ela, muito pelo contrário, sinto que preciso de maior aprofundamento ainda, de maior contato com os motoqueiros, pois ainda é necessário a compreensão e a transformação de muitas coisas e muitas pessoas. Espero que os que leram este trabalho até aqui tenham sentido, pelo menos um pouco, uma mudança na sua maneira de perceber os trabalhadores mototaxistas, pessoas de verdade.

### Referências Bibliográficas

- ALVES, G. **O novo (e precário) mundo do trabalho**: reestruturação produtiva e crise do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez, 1999.
- \_\_\_\_\_, R. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ARENDDT, H. **Eichmann em Jerusalém**: um relato sobre a banalidade do mal. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- BIRMAN, J. **Estilo e modernidade em psicanálise**. São Paulo: Editora 34, 1997.
- BLEGER, J. **Temas em psicologia**: entrevista e grupo. Trad. Rita Maria M. de Moraes. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- CALDAS, M.P.; WOOD JR.T. **Transformações e realidade** organizacional: uma perspectiva brasileira. São Paulo: Atlas, 1999.
- DEJOURS, C. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 14, nº 54, abr./jun. 1986.
- \_\_\_\_\_. Uma nova visão do sofrimento humano nas organizações. In: CHANLAT, J.F. (Coord.) **O indivíduo na organização**. v. 1 São Paulo: Atlas, 1993.
- \_\_\_\_\_. **A loucura do trabalho**: estudos de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez, 1992.
- \_\_\_\_\_. **A Banalização da injustiça social**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.
- DE MASI, D. **Desenvolvimento sem trabalho**. São Paulo: Esfera, 1999.
- FIORI, J. L. Utopias e contradições do capital nos tempos de globalização. In: KRAYCHETE, G.; LARA, F.; COSTA, B. (Orgs.) **Economia dos setores populares**: entre a realidade e a utopia - Petrópolis, RJ: Vozes; Rio de Janeiro: Capina; Salvados: CESE: USCAL, 2000.
- FREUD, S. **O estranho**. ESB, vol. XVII. Rio de Janeiro: Imago, 1969.
- \_\_\_\_\_. **O mal-estar na civilização**. ESB, vol. XXI. Rio de Janeiro: Imago, 1969.
- GAULEJAC, Vincent. Psicossociologia e sociologia clínica. In: ARAÚJO, J. N. G.; CARRETEIRO, T. C. (Orgs.). **Cenários sociais e abordagem clínica**. São Paulo: Escuta, Belo Horizonte: Fumec, 2001.
- GIUSEPPE, C. **Trabalho e cidadania**: produção e direitos na era da globalização. São Paulo: Cortez, 2000.
- KLEIN, M. O mundo dos adultos e suas raízes na infância. In: LAPIERRE, L. (Coord.) **Imaginário e liderança**. São Paulo: Atlas, 1992.
- KRECH, D.; CRUTCHFIELD, R.S.; BALLACHEY, E.L. **O indivíduo na sociedade**: um manual de psicologia social. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1975.

KUSNETZOFF, J. C. **Introdução a psicopatologia psicanalítica**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

GRUPO KRISIS. **Manifesto contra o trabalho**. São Paulo, 1999.

LAFARGUE, P. **O direito a preguiça**. São Paulo: UNESP, 1999.

LANE, S. T. M. **Psicologia social: o homem em movimento**. São Paulo: Brasiliense, 1984.

PAGÈS, M. **O poder das organizações**. São Paulo: Atlas, 1990.

PELLEGRINO, H. Pacto edípico e pacto social. In: PY, L.A. et al. **Grupo sobre grupo**. Rio de Janeiro: Roco, 1987.

POCHMANN, P. **Trabalho sob fogo cruzado: exclusão, desemprego e precarização no final do século**. São Paulo: Contexto, 1999.

PIRES, D. **Reestruturação produtiva e trabalho em saúde no Brasil**. São Paulo: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Seguridade Social – CUT; Annablume, 1998.

SINGER, P. **Globalização e desemprego: diagnósticos e alternativas**. São Paulo: Contexto, 1998.

WOOD, J.R. (coord.) **Mudança organizacional**. São Paulo: Atlas, 1995.

# **Anexos**

# **Anexo 1**